

Rolf-Ulrich Kunze

Close Readings **Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der** **wissenschaftlich-technischen Zivilisation**

KIT Scientific Publishing

In der DDR

Publisher: KIT Scientific Publishing
Place of publication: KIT Scientific Publishing
Year of publication: 2014
Published on OpenEdition Books: 13 septembre 2019
Serie: KIT Scientific Publishing
Electronic ISBN: 9791036538285



<http://books.openedition.org>

Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *In der DDR In.: Close Readings: Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2014 (Erstellungsdatum: 12 janvier 2021). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/4939>>. ISBN: 9791036538285.

In der DDR

Das Bild der späten DDR

Wir leben schon längst in der späten DDR. Immer weitere Alltagsbeobachtungen schießen zu dem Eindruck zusammen: sie ist wieder da. Wo man auch hinsieht. Auf offiziellen Veranstaltungen welchen gesellschaftlichen Subsystems auch immer gibt es eine auffällig stabile Drittelung. Ein Drittel interessierter und scharfer Funktionäre, Hüter der Sprachspiele der Orthodoxie und Vertreter der Macht. Ein Drittel von dienstlich Abkommandierten, die dem Großenganzen mehr oder weniger indifferent gegenüberstehen, zu einem erheblichen Teil aber längst in einer Form innerer Emigration bei äußerer Konformität leben. Ein Drittel von Kritikern, die sich in ihren Milieus und Nischen einig sind, dass alles keinen Sinn mehr hat, aber nur in Ausnahmefällen den Weg in die offene Opposition gehen. Die führt zu nichts außer zum Ruin der eigenen Biographie. Nun könnte man dies ja noch als anthropologischen Gemeinplatz abtun, der nicht nur DDR-Verhältnisse beschreibt. Näher an den Realsozialismus kommt die Durchherrschaft aller Bereiche des Alltags durch dynamisierende öffentliche propagandakulturelle Sprechweisen und Themen, denen man nicht nur nicht entgehen, sondern auch nicht mehr offen widersprechen kann: von der offiziellen, parteiübergreifenden Performanz eines bestimmten, komplett ahistorischen, das Phänomen letztlich sogar durch Funktionalisierung verharmlosenden ritualisierten Antifaschismus über Bekenntnisse zur ökologischen Nachhaltigkeit und nachhaltigen Ökologie bis zu dauermobilisierenden Appellen in Sachen Migration und Bildungssozialaufstieg. Diese geschlossene, von allen politischen Akteuren aller Ebenen vom Gemeinderat bis zur Eurokratie vertretene, medial verstärkte Weltanschauung mit klaren Feindbildern, komplexitätsreduzierenden Utopien und gemeinschaftsbildender Performanz hat hinsichtlich ihrer Tendenz zur Stigmatisierung von Alternativen und Kritik nicht wenige Seiten einer echten Hochideologie des 20. Jahrhunderts. Einen wichtigen Unterschied jedoch gibt es, der unsere Spielart sogar noch gefährlicher macht. Unsere Weltanschauungsherrschaft, unser Realsozialismus funktioniert ohne den etwas umständlichen, aus der Vergangenheit wohlbekannten Repressionsapparat, weil sozialkommunikativ selbststeuernd. Die Diktatur hat von der Kommunikationsrevolution seit den 60er Jahren gelernt. Stasi war gestern. Heute regiert der Media Markt mit seinem Auto-Totalitarismus von „Ich bin doch nicht blöd“. Partizipative Strukturen werden nicht geräuschvoll unterdrückt, sondern ausgehöhlt.

Ein grandioser Sieg von 1968 und den 70er-Spontis: die Sahnetorte von innen aufge-
rollt. Gestern standen wir noch am Abgrund. Heute sind wir schon einen Schritt wei-
ter. Schröder war schon Kanzler. Weitere Ähnlichkeit besteht, was den zunehmenden
Rückzug ins Private, in selbstgeknüpfte, wenn nicht mehr familiäre Netze betrifft.
Das hat auch damit zu tun, dass aufgrund explodierender Kosten heute im Ansatz für

Abbildung 1 Palast der Republik, 70er Jahre. Was das Verhältnis von Öffentlichem
und Privatem angeht, immer mehr die Gegenwart des Jahres 2012.



Quelle

Palast der Republik [Bildband Verlag Zeit im Bild], Dresden 1977, S. 35.

Energie und Mobilität, übermorgen für Nahrung und Wasser nicht in der südlichen Hemisphäre, sondern in der Mitte unserer Gesellschaften des Wohlstands- und Konsumversprechens für alle das Tauschen, Teilen und Verzichten gerade im mittleren Einkommensbereich unverzichtbar wird. Bestimmte Kader der spätrömischen (Uwe Tellkamp: oströmischen) Ökonomie haben dann vielleicht noch unbegrenzten Zugang zu eingeschränkten Ressourcen, alle anderen werden sich so behelfen, wie es dem DDR-Bürger sozialgenetisch encodiert wurde: Anstellen, Selbermachen, Erhalten. Vielleicht erzeugt diese im Moment noch in der Vollerlebung begriffene Wirklichkeit erstaunliche soziale Kompetenzen, die tatsächlich in eine andere Gesellschaft führen. Das wird sicher keine ‚heile Welt der Diktatur‘ sein, aber wer historische Erfahrung mit ihr einzubringen hat, dürfte klar im Vorteil sein.

Die Eisenbahnstrecke Rostock HBF–Rostock Warnemünde

So ist das ja nun nicht, möchte man mit Walter Kempowski leicht nölzig vorbringen, dass sich in der Hafen- und Hansestadt Rostock so gar nichts über die Eisenbahn sagen ließe. In seinen Romanen pendeln die Kempowskis schon deshalb zwischen ihrem Wohnort, der Stadt, und dem Vorhafen mit der Bahn hin und her, weil die Schiffsmaklerei und Reederei Kempowski & Sohn, die zu guten Zeiten einmal drei Frachtschiffe ihr eigen nannte, über ein Kontor in Warnemünde verfügt. Es wird nach 1945 eine Rolle spielen, als Walters älterer Bruder Robert die väterliche Firma nach dessen Tod ganz gegen Ende des Krieges übernimmt und anfängt, als Beweise für die wilden Demontagen der sowjetischen Besatzungsmacht, die vor seinen Augen und zum Teil über seine Reederei abgewickelt werden, Kopien von Schiffsladepapieren zu sammeln. Das bringt beide Brüder Kempowski und ihre Mutter ins Gefängnis und beendet die Rostocker Familiengeschichte, die Walter dann in seinen späteren Büchern in dichter Beschreibung wieder auferstehen lässt. Es gibt Parallelen zu John Steinbecks Mikro-Blick auf seine mittelkalifornische Heimat um Salinas: Salinas/Rostock und Monterrey/Warnemünde – die kalifornischen Schauplätze übrigens ebenfalls durch einen Fluss und eine wichtige Eisenbahnstrecke miteinander verbunden, die in *East of Eden* von Bedeutung ist. Walter Kempowski allerdings würde den Vergleich für Dummtuch erklärt haben. Das ist denn ja wohl zu doll. Am Ende noch mit dem angry young man der Elia-Kazan-Verfilmung, James Dean, verglichen werden? Also nee. Da lag Kempowski doch die LBE, die Lübeck-Büchener Eisenbahn, näher, die u. a. Lübeck HBF mit Travemünde verband. Und zwar nicht irgendwie, sondern mit den in ihrer Form ab 1936 einmaligen, stromlinienförmigen Doppelstock-Wendezügen.¹ Rostock hat auch Eisenbahnbesonderheiten zu bieten, die mit seiner Lage zusammenhängen. 1866 eröffnete der Vorgänger des jetzigen

1 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Doppelstock-Stromlinien-Wendezug_der_LBE [18.10.2012].

Hauptbahnhofs, der Lloyd-Centralbahnhof für die Eisenbahn- und Dampf-Aktiengesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd, die zugleich Betreiber der Strecke Neustrelitz–Rostock–Warnemünde war.² Seinem Lübecker Backstein-Jugendstil-Pendant ist der im Zuckerbäcker-Bäderstil gehaltene Centralbahnhof (der, offen gestanden, ein bisschen so aussieht wie ganz frühe stalinistische Architektur) durchaus unähnlich. Versucht man, die sich ihm nachvollziehbarerweise erst nach 1990 erschließende DDR-Modernisierung Rostocks mit den Augen Walter Kempowskis anhand einer Streckenbeschreibung der 80er Jahre zu sehen, werden die Pfadverschiedenheiten der Entwicklung von Lübeck/Travemünde und Rostock/Warnemünde gut erkennbar. Während Travemünde sich seit den 60er Jahren, noch mehr als seit den 30er Jahren durch die LBE-Verbindung angelegt, vom Seebad zur massenwochenendtouristischen Schwemme für Hamburg entwickelte, wurde Warnemünde mit der Warnow-Werft einer der größten Industriestandorte an der deutschen Ostsee, ohne den in der NS-Zeit in Richtung KdF-Volkserhohlung gedrehten korporativen Tourismus zu verlieren. Auf die Details kommt es an:

„Nach Verlassen des Hbf Rostock [...] führt die Bahn in weitem Bogen westwärts und überquert auf einer großen Brücke den Wilhelm-Pieck-Ring, Hauptverbindungsstraße zwischen der Alt- und der neuen Südstadt, die sich im Anschluß an die 1975/78 erbaute Sport- und Kongreßhalle erstreckt. Am alten Friedhof zweigt die Warnemünder Strecke nach rechts von der Bahnlinie ab, die in Richtung Wismar weiterführt. Der Hp Rostock-Klement-Gottwald-Straße liegt an der nach Südwesten führenden innerstädtischen Verkehrsachse; in unmittelbarer Nähe befinden sich die Universitätskliniken. Die nördliche Verkehrsachse zwischen Altstadt und Warnemünde führt unter dem Hp Holbeinplatz hindurch, wenige Meter westlich von diesem das ‚Haus der Hochseefischer‘, Seemannshotel der Hafenstadt. Gegenüber befindet sich der Eingang zum Botanischen Garten. Links der Strecke liegt das Siedlungsgebiet des ‚Komponistenviertels‘ – so benannt nach den Straßennamen. Am Schwanenteich folgen die Erholungslandschaft um die Rostocker Kunsthalle und der Stadtteil Reutershagen. Bis zum Bf Rostock-Bramow führt die Strecke an den ausgedehnten Anlagen der Neptunwerft entlang, die sich rechts bis zur Unterwarnow hinziehen. In diesem zweitgrößten Schiffbaubetrieb der DDR werden Logger, Frachter, Trawler, Schlepper, Schwimmkrane und Forschungsschiffe gebaut; die Werft ist ‚Geburtsort‘ der Eisenbahnfährschiffe ‚Saßnitz‘, ‚Warnemünde‘ und ‚Rügen‘, die nach Gedser und Trelleborg fahren. Der Güterbf Rostock-Bramow dient auch der Versorgung der sich rechts der Strecke bis zum Hp Rostock-Marienehe erstreckenden Industrieanlagen des Fischkombinats, der Großbäckerei und des Kraftwerkes mit dem 160 m hohen Schornstein. Kurz vor dem Hp Rostock-Marienehe steht rechts die alte

2 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 119.

Abbildung 2 Rostock HBF um 1920. Karl Kempowski arbeitet schon in der väterlichen Firma.



Quelle <http://www.ostseestrecke.de/content/rostock-hauptbahnhof/> [18.10.2012].

Sporthalle, danach folgt links der Stadtteil Evershagen mit seinen seit 1971 angelegten Wohnkomplexen. Rechts das seit 1976 errichtete Wohngebiet Schmarl mit typischen ‚Stufenhäusern‘ und einem neuen Textilbetrieb, während die Strecke nun parallel zur Schnellstraße Rostock-Warnemünde verläuft. Lütten Klein zeichnet sich rechts der Bahnlinie mit alten, links mit großen neuen Häusern ab. Mit etwas Glück kann man rechts, in der Unterwarnow liegend, das Traditionsschiff ‚Frieden‘ erkennen, das in seiner Art als technisch-museale Bildungs- und Touristeneinrichtung einzig in der DDR ist. [...] Links, am Hp Lichtenhagen, erstreckt sich das gleichnamige Neubaugebiet, und Warnemünde kommt ins Blickfeld. Rechts der Strecke befindet sich das neue Wohngebiet Groß Klein, und anschließend beginnen sich die Industrieanlagen der nach 1945 erbauten Warnowwerft auszudehnen. Jenseits der Warnow erstreckt sich das Gelände des Rostocker Seehafens mit seinen Krananlagen, diesseits die 66 m hohe und 320 m lange Kabelkrananlage des größten Schiffsbaubetriebes der DDR. Sie ist neues Wahrzeichen Warnemündes geworden; hier lief 1956 als erstes Schiff die ‚Frieden‘ vom Stapel. Am Hp Warnemünde Werft kommen die Schiffsleiber in beeindruckende Nähe. Die Fahrt endet kurz danach im Bf Warnemünde, östlich des ‚Alten Stroms‘. Von hier reichen die Gleise bis zum Fährbahnhof, Endpunkt der seit 1903 betriebenen 47 km langen Fährverbindung nach Gedser (Dänemark).“³

3 Ebd., S. 119 f.

Abbildung 3

Warnemünde Bahnhof, Eisenbahnfährbetrieb um 1930.
Walter Kempowski ist etwa ein Jahr alt.



Quelle

http://www.horcom.de/Warnemuende_Geschichte.html [18.10.2012].

Hätte man dem Proleten-Staat und seinen Acht-Stunden-Leuten denn doch gar nicht zugetraut. Fá-bel-haft, wie Großvater de Bonsac aus Wandsbek wohl dazu gesagt hätte.

Ein ADN-Bild vom 3.4.1974

Marx und Engels bestimmen in ihrer ‚Deutschen Ideologie‘ von 1845/46 in Abgrenzung von dem Junghegelianer Bruno Bauer den Kommunismus als „Realen Humanismus“⁴ ‚Real‘ wird in diesem Zusammenhang verstanden als Gegensatz zur ‚idealistischen‘ Auffassung Bauers, wie der Textteil ‚Resultate aus der entwickelten Geschichtsauffassung‘, zu dem diese Definition gehört, deutlich zeigt:

„daß sowohl zur massenhaften Erzeugung dieses kommunistischen Bewußtseins wie zur Durchsetzung der Sache selbst eine massenhafte Veränderung der Men-

4 Karl Marx, Friedrich Engels, Die deutsche Ideologie. Kritik der neuesten deutschen Philosophie in ihren Repräsentanten Feuerbach, B. Bauer und Stirner, und des deutschen Sozialismus in seinen verschiedenen Propheten, in: Karl Marx, Friedrich Engels, Werke. Bd. 3, hg. v. Institut für Marxismus-Leninismus beim ZK der SED (MEW). Berlin (Ost) 1983, S. 9-530, 70.

schen nötig ist, die nur in einer praktischen Bewegung, in einer *Revolution* vor sich gehen kann“⁵

In der theoretischen Realität des DDR-Lehrbuchs für Marxismus-Leninismus wird das dahin konkretisiert, dass ‚sozialistischer Humanismus‘ „eine wesentliche Seite der ganzen kommunistischen Weltanschauung darstellt“⁶, die „Normen“ kennt:

„die ungehemmte Entfaltung der Persönlichkeit aller arbeitenden Menschen, die fortschreitende Vervollkommnung ihrer Fähigkeiten und schöpferischen Kräfte, die Ausprägung ihres kommunistischen moralischen Antlitzes und ihres ästhetischen Verhaltens.“⁷

Der ‚Reale Humanismus‘ ist

„ein Wesenszug sowohl der revolutionären Theorie der Arbeiterklasse als auch der sozialistischen Praxis, [er] überwindet die theoretischen und sozialen Schranken aller vorsozialistischen Humanismusideen, und zwar gerade deshalb, weil er auf dem Klassenstandpunkt der Arbeiterklasse entwickelt ist, die Herbeiführung menschenwürdiger gesellschaftlicher Zustände nicht von Appellen an die Vernunft und Menschenliebe erwartet, sondern die Notwendigkeit der Verwandlung der humanistischen Ideale in die revolutionäre Tat und soziale Realität begründet.“⁸

Und wie stand es damit in der DDR? Am 3. April 1974 kommentiert ADN das Portraitfoto einer Arbeiterin so:

„Anlagenfahrerin Brigitte Ebersbach arbeitet im Kollektiv der A-Schicht im Abschnitt ‚Band‘ der Adjustage des Eisenhüttenkombinats Ost. Während sich Brigitte am Tage beruflich mit dem Längsteilen von Stahlbändern beschäftigt, gehört ihre Freizeit dem Tanz. Die 18jährige Facharbeiterin tanzt in der Ballettgruppe des Kombines, die sich auf ein Estradenprogramm zum 25. Jahrestag der DDR vorbereitet. Die junge Metallurgin für Formgebung wird sich ihrem Publikum an diesem Festtag mit modernen und klassischen Tänzen vorstellen.“⁹

5 Ebd.

6 Dialektischer und historischer Materialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagensstudium, hg. v. Frank Fiedler u. a., Berlin (Ost) 1987, S. 446.

7 Ebd.

8 Ebd., S. 446.

9 50 Jahre DDR. Der Alltag der DDR, erzählt in Fotografien aus dem Archiv des ADN, hg. v. Günther Drommer, Berlin 1999, S. 95.

Die Seite der DDR-Alltagsgeschichte, die uns hier befremdet, ist weder mit ästhetischen Kategorien der Betriebsfotographiegeschichte noch mit den ideologiekritischen der Propaganda-Analyse allein in den Griff zu bekommen. Dafür ist die kalkuliert erzeugte Emotionalität und Faszination vor dem Hintergrund der marxistischen Tiefendimension eines zwar unschwer dekonstruierbaren, aber als Mentalitätsschatten und *hidden agenda* realsozialistisch präsenten ‚realen Humanismus‘ zu vielschichtig. Vielleicht kommt den spezifischen Mischungsverhältnissen von ideologischer Theorie, subjektiver Praxis und objektiver DDR-Realität mit Kategorien der protestantischen Frömmigkeitsgeschichte näher.¹⁰ Sie bietet ein erprobtes Instrumentarium für das innerweltliche Ankommen komplexer Erlösungshoffnungen wie des ‚realen Humanismus‘. Auch bei der Stahlwerkerin Brigitte Ebersbach, die hier fotografiert ist als glaubensintensive und verletzte pietistisch-sozialistische Bekennerin – Tänzerin – der schwerindustriellen Arbeit.

Abbildung 4 Alltagsfromme DDR, 1974.



Quelle 50 Jahre DDR, S. 95.

10 Vgl. Lucian Hölscher, Geschichte der protestantischen Frömmigkeit in Deutschland, München 2005.

Ein Bildbandcover aus der DDR

Wenn die DDR irgendwo authentisch repräsentieren wollte, wofür sie stand und wie sie sich sah, dann im Berliner Palast der Republik.¹¹ Hier hatte die Erzählung von der sozialistischen Nation ihren zentralen Ort. Ein Bildband des Dresdner Verlages ‚Zeit im Bild‘ aus dem Jahr 1977 präsentiert das noch junge nationale Symbol in allen seinen verbindlichen Interpretationsbezügen, und dies gleich dreisprachig: auf deutsch, russisch und englisch. Der Bau war für DDR-Verhältnisse schnell fertig: Am 27. März 1973 hatte das ZK-Politbüro den Bau beschlossen, bereits am 25. April 1976 wurde das Gebäude der Öffentlichkeit übergeben. Solche und andere Angaben bis auf die Ebene der verbauten Betonmengen waren Ausdruck der DDR-typischen Fixiertheit auf Planfakten und Planerfüllung, von denen der Bildband strotzt. Sein Cover hat ein anderes Thema. Es geht hier um Licht und Transparenz, beides assoziiert man spontan nicht mit dem Lebensalltag in der DDR, und genau das ist der Punkt dieses Ausnahmegebäudes. Ein unter den gegebenen ökonomisch-ideologischen Rahmenbedingungen besonders bedrückendes, weil so besonders sichtbares, respektive eben nicht sichtbares Grundproblem des Realsozialismus blieb seine Dunkelheit bei Nacht. Anders als die kapitalistischen Metropolen konnten Ostblock-Großstädte nachts nicht strahlen, von den auch nur ein wenig abgelegeneren Ecken einmal ganz abgesehen, in denen die Beleuchtungsintensität der 30er Jahre bestenfalls gehalten wurde. Auch in Ost-Berlin fehlte es Infrastruktur, an Notwendigkeit und vor allem auch an Energie. Ein paar verstreute Leuchtreklamen, erhellte Fensterbänder und Magistralen reichen nicht aus, um die Nacht zum Tag zu machen. In diesem Bereich des Systemwettbewerbs war die Unterlegenheit des Sozialismus schmerzhaft erfahrbar. Das Foto zeigt den hell erleuchteten Palast der Republik bei Nacht: So wollte die Hauptstadt der DDR sich sehen und gesehen werden. Hell aus dem dunklen Vergangenen/Leuchtet die Zukunft empor. Die Berliner Schnauze machte daraus schnell und treffend ‚Erichs Lampenladen‘. Die geradezu tragikomischen Seiten der unbegrenzten, selbst die Euphorie der frühen Elektrifizierung um 1900 übertreffende Begeisterung für elektrische Illumination bei den herrschenden Kadern in der DDR kann auch das sorgfältig inszenierte Foto nicht verbergen. So hell der Palast der Republik auch leuchtet, so dunkel bleibt schon der leere Park- und Aufmarschplatz vor seinem Hauptportal. Und auf den Stadtraum strahlt er gar nicht aus. Die lichtgefräßige Berliner Nacht schluckt jeden Versuch elektrischer Selbstdarstellung und lässt im lichtarmen Osten nur Konturen zu:

11 Das folgende z. T. nach Rolf-Ulrich Kunze, Die DDR seit 1971 als Nationalstaat, in: *Archiv für Kulturgeschichte* 92 (2010), S. 399-424, hier 413 f.

Vgl. Stefanie Flamm, Der Palast der Republik, in: Deutsche Erinnerungsorte, hg. v. Etienne Francois u. a., Ausg. Bonn 2005, S. 402-417; Moritz Holfelder, Palast der Republik: Aufstieg und Fall eines symbolischen Gebäudes, Berlin 2008.

ob vom Fernseh- und Rathausturm oder vom Hotel Stadt Berlin, von dessen höheren Etagen aus man die Leuchtzeichen des Kurfürstendamms im Westen gut wahrnehmen konnte. Was nützte da die Ideologie vom Licht aus dem Osten? Wie oft in der DDR-Realität sind Details verräterisch. Aus den wenigen Plexiglas-Lichtkuppeln des mittleren Dachteils dringt symbolisch Licht nach außen, ansonsten ist das Flachdach in vollständiges Dunkel gehüllt. Trotz aller Glühbirnengalaxien und Neonröhrenreihen wirken weite Teile des Gebäudekörpers schummerig, wozu ebendieser Gegensatz zwischen Wohnzimmergemütlichkeit und Parkdeckbeleuchtung beiträgt. Bedenkt man, welche Bemühungen die DDR im Energiesektor unternahm und welchen hohen Preis sie dafür bezahlte, um aus minderer Braunkohle Strom zu erzeugen, wird die angestrengte Vergeblichkeit dieses Leuchtsymbols noch deutlicher. Das Dunkel blieb, die Zukunft leuchtete nicht. Beziehungsweise nicht hier.



Abbildung 5
Erichs Lampenladen,
hell erleuchtet,
leer.

Quelle
Palast der Republik, Red.-Kollektiv:
Regine Kaufmann u. a., Dresden o. J.
[1977]. Cover, Ausschnitt.

Ein Foto der Karl-Marx-Allee vom Berliner Fernsehturm

Was wird wohl in zweihundert Jahren von der DDR-Geschichte übrig sein? Ich könnte mir vorstellen, dass im Lauf der Zeit manche mentalitäts- und alltagsgeschichtlichen *longe-durée*-Gemeinsamkeiten der beiden deutschen Nachkriegsstaaten stärker betont und in Kontrast zur jeweiligen Systemkonformität gesehen werden als das jetzt der Fall ist. Das wäre insofern ein Problem, als es sich eindeutig um eine teleologische Sicht und Siegergeschichte handelt, in der die DDR als scheiternder Versuch der Etablierung eines alternativen deutschen Pfads der Moderne unter spezifischen Bedingungen erscheint,¹² der am Ende wieder in den vom Westen repräsentierten Mainstream deutscher Geschichte einmündet. Das Charakteristische der DDR-Geschichte wäre ausgelöscht. Auch wenn wir von solchen Meistererzählungen noch weit entfernt sind, haben die letzten zwanzig Jahre DDR-Geschichtsschreibung gezeigt, wie wenig wir mit diesen vier Jahrzehnten deutscher Geschichte zurandekommen. Der Schatten verklärender Ostalgie und nachholender Ideologiekritik über der Geschichte der DDR¹³ ist bedeutend größer als der des Berliner Fernsehturms auf diesem Reiseführerfoto aus den 70er Jahren. Auch die alltagsgeschichtlichen Probleme von Flieger- und Froschperspektive lassen sich an diesem Bild festmachen: Je größer die Blickdistanz, desto deutlicher treten Makrostrukturen wie hier die städtebauliche Gestaltung der Karl-Marx-Allee in den Vordergrund. Und aus der Stratosphäre der politischen Idealtypologie ist man dann schnell beim Begriff der modernen Diktatur. Die Mikroperspektive der Einzelschicksale auf Straßenniveau tritt so nicht nur zurück, sondern löst sich im herrschafts- und stratifikationsgeschichtlichen Nebel auf.¹⁴ Aber auch der antiquarische Mikroblick in die Plattenbauwohnzimmer ist nicht die ganze Geschichte, sondern führt ebenso an den Eigenarten der DDR als sich entwickelndem Lebensraum in vierzig Jahren Zeit- und Gesellschaftsgeschichte vorbei. Dabei gibt es längst gelungene historiographische Modelle für die Darstellung der Aspekte von ‚Terror und Traum‘ in sozialistischen Regimen,¹⁵ denen vor allem die Analyse ihres Pfads in der Moderne gelingt. Es wäre dringend wünschenswert und außerordentlich ertragreich, Schlögels paradigmatisch gezähmten *histoire-totale*-Ansatz über Moskau 1937 auf Ost-Berlin 1977 zu übertragen, also gewissermaßen dem Blick vom Fernsehturm auf die Karl-Marx-Allee verschiedene Blickrichtungen und Blickhöhen an die Seite zu stellen. Auf diese Weise kann eine alltags-, mentalitäts-, aber auch herrschaftsgeschichtlich dichte

12 Vgl. meinen Versuch einer Beschreibung in Kategorien des *nationbuilding*: Rolf-Ulrich Kunze, Die DDR seit 1971 als Nationalstaat, in: Archiv für Kulturgeschichte 92 (2010), S. 399-425.

13 Kritisch gegenüber beidem Stefan Wolle, Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR 1971–1989, Berlin 1998, S. 13-25.

14 Ein krasses Beispiel für alltagsgeschichtliche Ignoranz bietet Beate Ihme-Tuchel, Die DDR, Darmstadt 2002.

15 Karl Schlögel, Terror und Traum. Moskau 1937, Bonn 2008.

Beschreibung entstehen, in der biographischen Konkretionen Integrationsfunktion zukommt. Entscheidend dabei ist, wie Schlögel vorgeführt hat, der Mut zur konsequenten topographischen Darstellung, zur genauen Beschreibung von gestalteten sozialen Räumen, die weder in ihrer ideologischen noch in ihrer industriemodern-geschichtlichen Dimension aufgehen, sondern sich als multidimensionale Lebenswelt nur dann erschließen, wenn man Weltanschauungs- und Modernisierungsenergien als Ausdruck von Eigenständigkeit berücksichtigt. Je größer der Abstand zur DDR-Geschichte wird, desto wichtiger ist es, die Andersartigkeit und Eigenzeitlichkeit der DDR als großflächiges Sozial-, Herrschafts-, aber auch Modernisierungsexperiment weder monumentalisch noch antiquarisch, sondern aufmerksam kritisch zu beschreiben – eine Sichtweise, die nicht von ungefähr ganz am Anfang der ersten zeitgenössischen Blicke von Westdeutschen auf die DDR stand: Es war die Perspektive des Reiseberichts von Marion Gräfin Dönhoff, Theo Sommer und Rudolf Walter Leonhardt, die im März 1964 zwei Wochen die DDR bereisten und dann für die ZEIT darüber schrieben.¹⁶ Heute ist dies eine Quelle und zugleich ein methodisches Vorbild, weil die diese drei sehr genau hingesehen haben.



Abbildung 6 So fern, so nah: die DDR als anderes Deutschland.

Quelle

Klaus Weise, Bernd Dochow,
Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z,
Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 111.

¹⁶ Marion Gräfin Dönhoff, Rudolf Walter Leonhardt, Theo Sommer, Reise in ein fernes Land. Bericht über Kultur, Wirtschaft und Politik in der DDR, Hamburg 1964.

Ein Foto des Alexanderplatzes

Das Bildgenre ‚großstädtischer Verkehr‘ war für die Selbstdarstellung der DDR wichtig. Dabei ging es wohl seit dem Ende der Ulbricht-Ära nicht mehr um die Inszenierung des ohnehin aussichtslosen Wettbewerbs mit der Mobilitätsdominanz des Klassenfeinds, sondern dann unter dem noch ambitionierten Honecker um die soziale Konstruktion einer in manchen Zügen nationalen DDR-Identität, zu der in besonderer Weise auch die Identifikation mit den Verkehrssystemen gehörte. Ein wenig erinnert dieser Versuch zur Erfindung einer Identität an den Stolz eines H0- oder TT-Modelleisenbahners über die authentische Stimmung seiner Anlage. Als Herr über viele Züge, PKW- und LKW-Modelle verfügt er über eine große Zahl und Diversität an Mobilitätsformen auf eingeschränktem Raum, und je nach gewählter Perspektive kommt seine symbolische Repräsentation nicht nur der Wirklichkeit erstaunlich nahe, sondern ermöglicht ihrem Besitzer, sich mit dem Ganzen seines Verkehrstechnotops identifizieren. Der Fotograf, der hier in den 70er Jahren eine Szene am Alexanderplatz fotografiert hat, tat dies, vielleicht ohne das zu wissen, mit dem Blick eines Modelleisenbahners. Sein Bildausschnitt ergibt eine gut gestaltbare Modellbahnanlage mit der S-Bahnbrücke als Paradestrecke in Vordergrund, die auf der einen Seite in der angedeuteten Halle des S-Bahnhofs Alexanderplatz, auf der anderen hinter Gebäuden verschwinden könnte. Tiefe erhielt die Darstellung durch eine etwas reduzierte Hintergrundbebauung nach dem Vorbild der hier zu sehenden Rasterfassaden. Die Straßenverkehrsfläche hinter der S-Bahnbrücke mit ihrer geringen Typenvielfalt von Autos und Bussen ist ebenfalls leicht in den Griff zu bekommen. Etwas Mühe müsste man sich mit dem Werbeslogan ‚Sauberkeit und Frische‘ geben. Hier würde ich auf Beleuchtung zugunsten einer sauber ausgeführten Nachbildung aus farbigem Papier auf Pappe verzichten. Die hohen Ständerlampen dürften ebensowenig fehlen wie die eigentümlichen, vierfach kugelförmigen Fußgängerlampen im Vordergrund. Selbstbau wäre hier nicht zu umgehen. Auch bei der Straßenbeleuchtung käme es nicht auf die elektrische Funktion, sondern die Stimmigkeit der Formgebung an. Kein kleines Problem wären die Passanten. Die im Fachhandel erhältliche Auswahl an maßstäblichen Modellfiguren war jedenfalls zu DDR-Zeiten zu klein, um den Fußgängerbereich unter der Brücke glaubhaft zu bevölkern, und nachbauen lassen sich Modellmenschen in H0 praktisch nicht. In gewisser Weise würde diese Reduktion der nachgebauten Wirklichkeit zum unbelebten Architekturmodell mit fahrbarer Modellbahn und automobilen Standmodellen die durch spezifische Knappheiten bestimmte DDR-Realität sehr treffend abbilden. Eine den meisten Modelleisenbahnern unangenehme Lösung dieses Dilemmas liegt in der partiellen Erhöhung des Abstraktionsgrads in Form der Andeutung: Farbe, Zeichnung und Halbfreliefs ersetzen Vollgebäude und Straßenmöblierung, Streichholzspäne stehen für Fußgänger. Der in der DDR ungebräuchliche Modell-

bahnmaßstab Z zwingt aufgrund seiner Kleinheit geradezu zu solchen Konstruktionen. Übrigens hatte auch das Ende der DDR nicht wenig mit dem Schicksal jeder Modelleisenbahn gemein: keine von ihnen ist für die Ewigkeit gemacht. Der Staub deckt sie zu, zerstört ihre partielle Funktionalität, auch wenn eine Ahnung der ursprünglichen Gestaltungsabsicht noch lange erhalten bleibt. Aber die nächste Generation interessiert sich in der Regel für andere Identitätsprojekte.

Abbildung 7 Sauberkeit und Frische!



Quelle

Klaus Weise, Bernd Dochow, Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z,
Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 92 f.

Ein Foto des Reisebüros der DDR am Alexanderplatz

Das Foto zeigt mindestens drei Formen des Reisens: mit dem staatlichen Reisebüro der DDR in den ideologisch erlaubten Teil der Welt, mit dem im Vordergrund parkenden Wartburg-Kombi auf den Straßen des realen Sozialismus unterschiedlicher Spielart, schließlich in der Vorstellung beim Blick vom Berliner Fernsehturm in jede Himmelsrichtung. Die von der harten mitteleuropäischen Sonne beschienene, streng symmetrische Rasterfassade am Alexanderplatz im internationalen Stil verkörpert die Zugehörigkeit der kleinen DDR zur Welt: sie würde auch in Frankfurt am Main oder in Rotterdam nicht weiter auffallen. Genau dies war auch ein wesentliches Ziel der gebauten DDR-Modernität im Wettbewerb der Systeme: unter Beweis zu stellen, dass dergleichen auch hier möglich und im Ergebnis annehmbar ist. Bei dieser Setzung von Vitalitätszeichen spielten nicht nur gewisse Bauhaus-, sondern auch ältere städtebauavantgardistische Vorstellungen eine Rolle, für die sich im Westen keine Investoren bzw. politischen Träger finden ließen. Das hier geschickt ins Bild gesetzte Ensemble soll zeigen und zeigt ja auch, dass auf diese Weise eine eigenständige DDR-Moderne entstanden ist. Indessen blieb die Vitalität immer beschränkt, und das galt besonders spürbar für das freie Reisen. Aber lässt sich das so platt verallgemeinern? Das hätte wohl bejaht, wer Teile der Familie im Westen nicht sehen konnte und/oder wer, ohne es zu dürfen, den alten sowjetischen Witz persönlich nacherleben wollte, in dem das ZK einen Beobachter für ein Jahr nach New York City schickt, um festzustellen, dass der Kapitalismus stirbt. Nach einem Jahr kommt er zurück und berichtet. Ja, der Kapitalismus stirbt. Aber es ist ein wunderschöner Tod. Die DDR hatte ihre eigene Internationalität, und die war in manchen gesellschaftlichen Bereichen tiefer verwurzelt in mancher entlegenen Westprovinz, die Mallorca schon längst als zwölftes Bundesland betrachtete. Im Zuge der RGW-Wirtschaftsverflechtung und Militärhilfe des Warschauer Pakts für Drittweltländer kamen nicht wenige DDR-Bürger für längere Zeit in die Welt, Männer wie Frauen. Ärztinnen der Charité lernten in Afrika, was Bürgerkrieg bedeutet. Schiffsbau-, Kraftwerks- und Motorenbau-Ingenieure folgten der Spur von DDR-Technologie über den Globus. Noch in den 90er Jahren zeigten die Tagesschaubilder in fast allen Krisengebieten IFA-LKW. Der Schriftsteller Günter Kunert reiste Anfang der 70er Jahre in Westeuropa¹⁷ herum und nahm 1972 eine Gastprofessur für Literatur in Texas an.¹⁸ Über beides schrieb er, und beide Titel erschienen beim Aufbau-Verlag in Ost-Berlin. Sicherlich waren Reiseprivilegien diesen Umfangs weder für jedermann zugänglich noch von der Selbstdarstellung der DDR zu trennen. Die Mauer warf Schatten. Gleichwohl machte die professionelle Reisemöglichkeit die Systemgrenze zumindest semipermeabel. Und das Fremde war auch in anderer Form im DDR-All-

17 Günter Kunert, *Die geheime Bibliothek*, Berlin (Ost)/Weimar 1972 u. ö.

18 Günter Kunert, *Der andere Planet. Ansichten von Amerika*, Berlin (Ost)/Weimar 1974 u. ö.



Abbildung 8 Reisezentrum
für die Reisefreiheit
in die halbe Welt.

Quelle

Klaus Weise, Bernd Dochow,
Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z,
Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 17.

tag präsent. Eine gar nicht so kleine, in keiner Weise integrierte Zahl von Gästen aus sozialistischen Brudervölkern arbeitete und studierte hier: aus Vietnam, aus afrikanischen Volksrepubliken, aus Kuba. Die DDR-Medien trugen auf ihre Weise zu einer Präsenz der Welt draußen bei. Zeitschriften wie das *Urania Universum* berichteten regelmäßig über besonders abenteuerliche Fernen und hatten dabei eine ähnliche Funktion wie Westermanns Monatshefte im Westen: eine Mischung aus Belehrung und Unterhaltung, die vor allem der Neu- und Bildgier Nahrung gab. Ob die Reise-sehnsucht damit eher gedämpft und nicht vielmehr erst recht stimuliert wurde, steht dahin. Auffällig war in der DDR auch die besondere Popularität aller Verkehrsmittel, vor allem der Bahn und der Flugzeuge, um die herum sich ein Kult entfaltete, an dem manches Kompensatorische und Projektive zu beobachten war: Reisetech-nikzuneigung als Ersatzhandlung fürs Reisen, eine vertrackte, vormärzliche und gerade darin besonders deutsche Form der Sublimierung.

Ein Foto einer FDJ-Veranstaltung im Palast der Republik

Bei meinen Familienbesuchen in Ost-Berlin beneidete ich meine etwas jüngere Cousine um ihre FDJ-Uniform und sah in ihrem Schimpfen auf den Stumpfsinn von Appellen und gemeinsamen Lippenbekenntnissen nur einen Aspekt einer mir jedenfalls vollständig verschlossenen Welt. Und in der spielte die Selbstorganisation von Jugendlichen in einer größeren Gruppe eine Rolle, die ich nicht von vornherein als totalitär-repressiv verstand, obwohl sicherlich vieles tatsächlich so dumpf war wie meine Cousine sagte. Auf jeden Fall entwickelte die FDJ und wahrscheinlich sogar jede Generation in ihr einen eigenen Stil. Ohne sich etwas dabei zu denken, nahm meine Cousine mich in eine Ausstellung im Palast der Republik mit, in der FKK-Fotos von FDJ-Jugendlagern an der Ostsee ausgestellt wurden: Das war in der DDR so vollkommen normal, dass weniger der pornographische, sondern tatsächlich der fotoechnische Blick im Vordergrund stand. Denn das Fotografieren und seine Semi-Professionalisierung gehörten zu den gepflegten Kompetenzen in der FDJ. Tatsächlich leistete sich die DDR hier eine Freizügigkeit, die im Westen in dieser Form trotz oder wegen einer legalen Porno-Industrie nicht denkbar war: Mentalitätsschatten von Schicklichkeit, überformt durch Jugendschutz- und feministische Lesarten, sorgten effektiv dafür. Aber auch das Politisch-Historische hatte einen anderen Stellenwert. Ebenfalls im Palast der Republik fand im Herbst 1987 eine Oral history- und Diskussionsveranstaltung der FDJ mit alten, hochdekorierten Spanien-Kämpfern statt, die als Rentner in Ost-Berlin lebten und von ihren Erlebnissen bei den Internationalen Brigaden im Spanischen Bürgerkrieg erzählten. Da ich keine auffällige Markenkleidung besaß, musste ich mich nicht aufwendig verkleiden, um mit meiner Cousine dort hingehen zu können und wiederum etwas zu erleben, was in Westbiographien nicht vorgesehen war. Mehreres war auffällig. Die gleichaltrigen FDJler verfügten über ein zeitgeschichtliches und auch literarisches Wissen – Hemingway, Orwell –, dass dem ihrer westlichen Peers sicherlich deutlich überlegen war. Selbst wenn man das als gruppen- und also im engeren Sinn kaderspezifisch wegzuerklären versucht, bleibt eine bemerkenswerte Zentralität von historischem Bewusstsein, vor allem: historischem Interesse, das sich in den Fragen an die Zeitzeugen manifestierte. Manche Fragen wie nach dem Realitätsgehalt von ‚For whom the bell tolls‘ kann man eben nur stellen, wenn man über die Zusammenhänge und ihre literarische Spiegelung schon etwas weiß, und das war der Fall. Weltanschauliches spielte dabei eine deutlich nachgeordnete Rolle, denn dass die Spanienkämpfer sich als Kommunisten verstanden und in der DDR das bessere Deutschland sahen, war nicht nur klar, sondern aus ihrer Sicht sogar nachvollziehbar: ihre Renten verdankten sie Ulbricht und Honecker, nicht der progressiven Rentenanpassung im rheinischen Kapitalismus. Nicht wenige von ihnen hatten in der Nazi-Zeit in Konzentrationslagern gegessen und sich dann beim Aufbau der DDR aus Überzeugung

engagiert. Jetzt erzählten sie davon in den Polytechnischen Oberschulen und eben bei der FDJ und nutzten die Gelegenheit auch zu einer milden Gegenwarts kritik: sie vermissten in der realsozialistischen Realität mit allen ihren kleinen Sorgen und Problemen die Begeisterung, die sie als junge Leute in Spanien erfahren hatten, ein wenig auch die Dankbarkeit der Nachgeborenen für ein Leben unter insgesamt sehr viel günstigeren Bedingungen. Ich fuhr danach einigermaßen nachdenklich über die Grenze zurück.

Abbildung 9 FDJ-Veranstaltung im Palast der Republik, 70er Jahre.



Quelle

Palast der Republik, Red.-Kollektiv: Regine Kaufmann u. a., Dresden o. J. [1977], S. 36.

Ein Foto vom Restaurant des Palasts der Republik

Tisch Nummer Acht im Restaurant des Palasts der Republik, Sie werden platziert: ein Familienausflug in den 70er Jahren. Statistisch ungewöhnlich für DDR-Verhältnisse sind die drei Kinder.¹⁹ Im Realsozialismus kriegt man zwar früher Kinder als in den westlichen Schwäbisch-Hall-Bausparfamilien, die Autokäufe und Hausbau ökonomisch stemmen müssen, aber das ändert nichts am langsamen demographischen Sinkflug. Der Palast bietet eine gehobene kollektiv-öffentliche Identifikations- und Konsumsphäre, äußerlich vielleicht vergleichbar einer Stadthalle in der westdeutschen Provinz, aber konzeptionell davon vollkommen verschieden. Seine bemerkenswerte Popularität von Anfang an hängt mit dem gelungenen Mix an symbolischen und konkreten Konsumangeboten zusammen, der sich nicht an die Eigentümer von freistehenden Einfamilienhäusern, sondern an DDR-Bürger aus noch nicht-rekonstruierten Altbau- und kleinen Plattenneubauwohnungen richtet: Die Großzügigkeit und Weitläufigkeit des repräsentativen Orts der Republik, ein buntes kulturelles Angebot vom Flohmarkt bis zur E-Musik, vom politischen Volkskammer- bis zum richtigem Ballett stehen für einen DDR-spezifischen Erlebnisraum, der Urlaub von der Begrenztheit der eigenen Lebensverhältnisse bietet. Dazu gehört in besonderer Weise das Essen. Auf die gastronomische Versorgung unterschiedlicher Bedürfnisebenen wird besonderer Wert gelegt: neben dem Vollrestaurant mit gutkleinbürgerlicher Küche einschließlich Soljanka durchaus oberhalb des Niveaus von Eisbein mit Sauerkraut gibt es eine Kaffee- und Coctailbar sowie eine neoaltberliner Kneipe. Und überall gibt es etwas zu sehen. Es ist sehr hell hier, durch die mit sonderbar braunem Glas verkleidete Gebäudefront – eine Konzession an eine Leit- und Modefarbe des Jahrzehnts – dringt die mitteleuropäische Sonne, die in Berlin selbst dann, richtiger: erst recht dann einen melancholischen Zug hat, wenn sie besonders hell strahlt. Die Ausleuchtung, die allerdings vor dem Palast die Buna-Farbigkeit der Flaggen ein wenig zu transparent erscheinen lässt (Altkommunisten dürften dem gediegenen Stoff-Sattrot noch der 50er Jahre gelegentlich nachgetrauert haben), wird *indoors* ergänzt durch die auf allen Etagen großzügig verteilten Glaskolben, die den Eindruck erwecken, als wolle man die Leistungsfähigkeit von Narva-Glühlampen unter Beweis stellen. DDR-Wohnungen konnten so viel Helligkeit gar nicht produzieren. Ein Nebeneffekt besteht darin, dass man überall auf den zahlreich vorhandenen Sitzgruppen Lesende beobachten kann. Öffentliches Lesen gehört zu den Lieblingsbeschäftigungen des DDR-Bürgers, ob in der S-Bahn, auf der Parkbank oder eben hier. Eigentlich heißt ‚volkseigen‘ für das Individuum, das es an einem bestimmten öffentlichen Ort lesen kann, und sei es in der Betriebskantine eines VEB. Ansonsten ist die Möblierung des Palast-Restaurants in einem un-

19 Vgl. Stefan Wolle, *Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR, 1971–1989*, Berlin 1998, S. 177–181.

auffälligen internationalen Stil gehalten: marmorverkleidete Betonsäulen, beleuchtete grün-weiße Sicherheitshinweise, Glastrennwände als Raumteiler, eckenlose Metalltürgriffe, akustikreduzierendes Material an der Decke, Edelstahl-Lampenträger, dezent dekoratives Blattgrün, Stahlrohr-Bestuhlung. Später gibt's noch einen Kaffee an der Bar und ein Eis für die Kinder. Mit dem groben Deutungsinstrument des Gegensatzes von Wachstums- versus Mangelgesellschaft²⁰ ist das alles nicht einmal im Ansatz zu verstehen.

Abbildung 10 Ein friedlicher Sonntagmittag im Palast der Republik.



Quelle

Palast der Republik, Red.-Kollektiv: Regine Kaufmann u. a.,
Dresden o. J. [1977], S. 133.

²⁰ Zur Realgeschichte des Mangels vgl. ebd., S. 213-215.

Ein Foto vom Speisenangebot im Palast der Republik

Das Geschirr des Kaffee gedecks im oberen Bild hätte auch zu Zeiten der alten Reichsbahngesellschaft in den 20er Jahren Verwendung finden können. Etwas retro-spielerisch war allerdings die Pseudoschreibschrift ‚PdR‘ für ‚Palast der Republik‘. Ein Kännchen Kaffee, ein schmales Stück Geleekuchen mit Fruchteinlage und Sahne, ein kleines Eis: überschaubare Köstlichkeiten, im Vergleich zu denen die Westentwicklung von der Fresswelle der 50er zur Supermarkt-Tiefkühlkostmassenselbstversorgung bei gleichzeitiger Etablierung von Anti-Cholesterin- und anderen Diätregimen wie von einem anderen Stern wirkt.²¹ Die DDR blieb bei einem u. a. in der genossenschaftlichen Konsumbewegung grundgelegten Begriff vom Konsumluxus für kleine Leute stehen, dessen Maß die Grundversorgung war, nicht die Selbstentfaltungs- oder Vorzeigefunktion des besonderen Konsums. Das ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer essensfeindlichen Haltung, im Gegenteil. Die ständige Erreichbarkeit von Eisbein mit Sauerkraut und Bockwurst mit Schrippe war gegeben, ob an Mitropa-Bahnsteigkiosken, in der VEB-Kantine oder in Eckkneipen, deren düstere Einrichtung in den 20er Jahren stehengeblieben war. Engpässe in den Lebensmittelregalen, wenn auch nicht im Bereich der Grundnahrungsmittel, führten immer wieder den zu zahlenden Preis der politischen Ökonomie und die ideologische Aufladung auch des Essens vor Augen: vieles gab es nicht, aber alles war ausbeutungsfrei. Die Artikulationsfunktion des Konsums sollte sich von der individuellen auf die kollektive ideologische Befriedigung verschieben lassen. Das war Volksgemeinschaftlichkeit in neuem Gewand und vom NS-Eintopfsonntag des Winterhilfswerks auch stilistisch nicht weit entfernt. Ulbricht sprach noch ganz offen von „sozialistischer Menschengemeinschaft“. Honecker tat das nicht, und sorgte im kybernetisch übersteuerten Rahmen enger ökonomischer Grenzen für zumindest symbolisch-kompensatorische Konsummöglichkeiten wie eben im Palast der Republik. Die Partizipation am gehobenen Konsum in der DDR folgte dabei eigenen Regeln: Der Gleichheitsgrundsatz durfte nicht allzu sichtbar außer Kraft gesetzt werden, daher verbot sich das Spiel mit der prestigeträchtigen Hochpreisigkeit von vornherein. Der planstaatlich festgelegte EVP verhinderte das. Da sich die Herausgehobenheit des Konsumakts im Realsozialismus nicht über den nackten Preis zum Zweck der Unterscheidung von *haves* und *have-nots* ausdrücken konnte, wuchs die Bedeutung des Drumherums, der semantisch-narrativen und dekorativen Codierung des Konsumgeschehens. Deshalb waren DDR-Bürger so scharf auf Verpackungen jeder Art und Bilder von Konsumwelten. Speisekarten, Tischdekoration und Geschirr bekamen eine Bedeutung, die an die Grenze der Außerkraftsetzung des Zweck-Mittel-Verhältnisses von ‚Was‘ und ‚Wie‘ führte. Andererseits ist diese

21 Vgl. Susanne Breuss (Hg.) Wien-Museum. Die Sinalco-Epoche. Essen, Trinken, Konsumieren nach 1945, Wien 2005.

„überbaubetonte“, aura-bildende und logo-fixierte Sublimierung des Konsumierens sehr bewusst und einprägsam. Historiker und Kulturwissenschaftler berücksichtigen bei ihrer Darstellung der DDR-Konsumgewohnheiten diese subjektiven Spiegelungen noch nicht genügend.²² Deren stark identitätsbildende Mangelrationalisierung bestätigte eindrucksvoll die ideologiesystematisch zwar nicht vorgesehene, aber bis zu einer gewissen Grenze sogar unter den Bedingungen des täglichen Systemwettbewerbs über das West-Fernsehen funktionierende Verrechenbarkeit von realem und symbolischem Kapital. Anders ausgedrückt: nicht nur im Speiselokal des Palasts der Republik herrschte nicht der Geist des *All you can eat*, sondern der einer gestylten Inszenierung, und sei es in Form des Fleischspießes mit Fruchtbeilage zu Kerzenlicht und sehr untrockenem bulgarischem Rotwein.



Abbildung 11 Außeralltägliches
im DDR-Alltag



Quelle

Palast der Republik, Red.-Kollektiv:
Regine Kaufmann u. a.,
Dresden o. J. [1977], S. 135.

²² Z. B. Ina Merkel, Utopie und Bedürfnis. Die Geschichte der Konsumkultur in der DDR, Köln u. a. 1999, S. 411-416; Annette Kaminskiy, Wohlstand, Schönheit, Glück. Kleine Konsumgeschichte der DDR, München 2001, S. 9-14.

Ein Fünfjahrplan-Plakat aus der DDR

Pläne waren in der DDR-Lebenswelt omnipräsent, sie takteten den Alltag von Arbeit, Konsum und Freizeit als realster Ausdruck des realen Sozialismus. Neu daran war weniger das Phänomen selbst, sondern der öffentlichkeitswirksame, auf Identitätsstiftung zielende Umgang damit. Pläne zur Effektivierung des Ressourceneinsatzes und der Marktsteuerung machten sowohl die OHL- wie die NS-Diktatur. Letztere begann auch vor dem Krieg damit, u. a. die KdF- und NSV-Planwirtschaft in den öffentlichen Raum zu tragen. Aber erst in der DDR wurde der Plan zum Teil des Selbstbilds der DDR als planförmig organisierter Gesellschaft. Das 1951 von dem Graphiker Horst Naumann für den Konsum-Genossenschaftsverband Sachsen gestaltete Plakat zeigt das.²³ Zirkel und Ähren stehen für den hochoffiziellen Charakter auch des Konsumplans. Dem Schriftdesign kommt besondere Signalfunktion zu: eine ungewöhnliche Formgebung mit teilweise stark betonten Serifen, die zeitgemäße Modernität suggerieren soll. Nicht fehlen darf das Leit- und Appellwort der sozialistischen Bewegung, für die „Vorwärts“ nicht irgendein Richtungsbefehl ist, sondern für die Marschrichtung in eine bessere Zukunft steht. Wie es in der letzten Strophe der Internationale schon heißt: „Die Müßiggänger schiebt beiseite!/Diese Welt muss unser sein“. Und diese Welt der sozialistischen Produktion ist Realität in der Stadt und auf dem Dorf, im Plakat links und rechts im Hintergrund zu erkennen. Hier wie dort findet Aufbau statt, da darf sogar noch ein Kirchturm angedeutet werden, der für die Identifizierbarkeit der Peripherie ebenso wichtig ist wie der rauchende Schornstein für die des urbanen Zentrums. Zwischen der Welt der Hochöfen und der des Fachwerks pendeln hochmoderne, aerodynamisch gestylte, rundliche Koffer-LKW, nicht etwa eine Regelspurbahn. Der Sozialismus setzt auf neue Technologien und stellt den Menschen bildfüllend in den Mittelpunkt: Frau und Mann leisten ihren Dienst in der noch jungen sozialistischen Menschengemeinschaft. Das tun sie genderrollenkonform: Die Vorzeigereichweite des Einsatzes von Frauen gerade auch im naturwissenschaftlich-technisch-großindustriellen Bereich wird erst in den 60er Jahren entdeckt und gezielt nach außen gekehrt. Das uns anstrahlende, wohlgenährte Pärchen könnte problemlos auf einem amerikanischen Filmplakat erscheinen, wäre aber auch beim Winterhilfswerk ohne weiteres durchgegangen, wenn auch vielleicht nicht in Kittelbluse und Laborkittel, den charakteristischen Attributen der sozialistischen Arbeitsgesellschaft. Konsum nach dem laufenden Fünfjahrplan 1952 bedeutet die Wiederverfügbarkeit von rotem Ballenstoff mit dezent-abstraktem Kleeblattmuster: es sind lauter Vierblättrige, die auf den Hüften der Bürgerinnen und als Vorhänge in den Wohnzimmern ebenso Glück bringen sollen. Die Verpackung in der linken Hand der Werbeträgerin, die aller Wahrscheinlichkeit nach ein industrielles Lebensmittel birgt, ist nicht genau zu identifizieren. Im besten

23 Vgl. <http://www.bildindex.de/obj03183134.html#|0> [4.6.2012].

Fall ist es ein halbes Pfund etwas überdimensioniert, insofern aber konsumwunschgemäß dargestellter guter Butter. Vielleicht ist es aber auch Margarine aus dem Labor des männlichen Kittelträgers, dessen SA-Kopf und gerader Arierblick durch den freieren Haarwuchs und braune Augen (leicht ostischer Typ im Unterschied zu der Blond-Blauäugigen?) etwas gemildert wird. Außerdem trägt er den Komsomolzenhemdkragen zwar bis oben zugeknöpft, aber ohne bürgerlichen Binder. Als weisungsbefugter Weißkittel oder gar Ladenvorsteher im Westen hätte er sich das 1952 nicht erlauben können. Seine Würde ist jedoch die seiner Aufgabe, nicht die Äußerlichkeit des Gewands. Die eine Hand auf dem Herzen, die andere an Papieren, die sicherlich der Planumsetzung dienen, verkörpert er Schönheit und Rationalität des Plans auf dem Weg zu weiteren großen Erfolgen in Kleeblattstoff und Streichfett, EVP siehe umseitig.



Abbildung 12 Was kommt wohl
im 3. Jahr
des Fünfjahrplans?

Quelle

<http://www.museumsmagazin.com/speicher/archiv/2-2009/berlin/part1.php> [4.6.2012].

Ein Luftbild der Museumsinsel

Luftaufnahmen der Hauptstadt der DDR waren immer prekär, da sie vieles zeigten, was nicht vorzeigbar war. Und nicht für alles ließen sich drei Jahrzehnte nach Kriegsende – das Foto ist in den 70er Jahren entstanden – die anglo-amerikanischen Bombenangriffe verantwortlich machen. So stand es im Reiseführer-Eintrag zum Stichwort Pergamonmuseum von 1978 noch nachzulesen und sollte den Eindruck erwecken, als sei dieses *obliteration bombing* nicht Teil der gemeinsamen alliierten Strategie in der Anti-Hitler-Koalition gewesen.²⁴ Die sowjetische Artillerie, die Berlin 1945 beschoss und befreite, hatte ja bekanntermaßen zwischen bürgerlich-humanistischem Kulturerbe und faschistischer Infrastruktur immer zu unterscheiden gewusst. Von oben war und ist Berlins Mitte vor allem ein Verkehrstechnotop auf mehreren Ebenen, zu dessen großen Merkwürdigkeiten die Stadtbahnquerung der Museumsinsel gehört. In Berlin ist immer schwer zu sagen, was eigentlich zuerst da war: hier war es eindeutig die früh kanalisierte Spree, dann kam die preußische Residenz, die Industrialisierung, Bismarcks Nationalstaat, 1882 schließlich die West-Ost-Stadtbahnstrecke, am Ende dann die imperiale Museumsarchitektur auf einer Spreeinsel: 1897 bis 1904 das ab 1956 so heißende Bode-Museum, 1909 und 1930 das Pergamon-Museum. Gibt es eine bessere sozialkonstruktivistische Überrestquelle für die Mentalität des Deutschen Kaiserreichs und seiner so ganz und gar nicht in die europäische Liga von London und Paris passenden Hauptstadt? Das Konkurrenzprojekt zum British Museum, eingeklemmt zwischen Spree und Hauptbahn, die sich kurvenreich auf Arkaden aus dem noblen Westen in den proletarischen Osten windet? Und die Frage ist ziemlich offen, was eigentlich das bemerkenswertere und für die Zukunft der Stadt wichtigere Bauvorhaben war: die klassizistische Hülle für die ehrwürdigen vorderasiatischen Raubgüter oder die viergleisige Viaduktstrecke zwischen Charlottenburg und Stralau: 11,6 Kilometer Trasse auf 731 Bögen, mit 56 Brücken über Straßen, sieben über Wasser.²⁵ Zu Berlin gehören seine urbanen Branchen, Abseiten und Nicht-Orte: zwischen 1945 und 1990 waren sie in West und Ost bildbeherrschend, gegeben hat sie auch schon vorher. Und auch das bundeshauptstädtische *second empire* hat es trotz aller Anstrengungen in der Verbreitung flächenfüllender Kreisstadtarchitektur wie am Potsdamer Platz noch nicht geschafft, sie gänzlich zu beseitigen. Auf dem Foto sind sie gut erkennbar: Wo hört zwischen Spree und S-Bahn-Arkaden der Monbijou-Park auf und wo fängt eine nicht näher definierte, spärlich baumbestandene, ansonsten leere Abstellfläche an? Selbst bei genauem Hinsehen erschließt sich nicht immer gleich, welche Art von Bebau-

24 Klaus Weise, Bernd Dochow, Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z, Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 181 f., 181.

25 Berlin und seine S-Bahn. Ein Bildband über eine Bahn und ihre Menschen, fotografiert von Thomas Starck, Berlin (Ost), S. 14.

ung mit Hinterhöfen, teerpappegedeckten Schuppen und Hallen sich da bis an die Spree schiebt. Dazwischen hohe Brandmauerwinkel, Schornsteine und immer wieder Bebauungslücken, notdürftig geflickte Giebellandschaften aus der Kaiserzeit, Variationen der Berlin-typischen fünfstöckigen Vorderfassade längs größerer Straßen: all das verliert sich am Horizont. Drei Gehminuten ist man hier vom Palast der Republik entfernt, ungefähr so lange wird auch der D-Zug, der hier zu sehen ist, bis zum Bahnhof Friedrichstraße brauchen, und noch mal drei Minuten, bis er im Westen ist, außerhalb der preußischen und Biermann-Melancholie, die über diesem Bild liegt. Bei meinem letzten Berlin-Besuch konnte man von der S-Bahn aus die Einschusslöcher des Häuserkampfes auf der Museumsinsel noch sehen: wahrscheinlich stehen sie inzwischen unter Denkmalschutz.



Abbildung 13 Preußisch-deutsche
Kulissen in der
DDR-Anverwandlung.

Quelle

Ebd., S. 150.

Ein National Geographic-Foto von Ost-Berlin

Anfang der 80er Jahre berichtete das traditionsreiche amerikanische Publikumsmagazin National Geographic in einem Bildartikel ausführlich über beide Teile Berlins. Der Abschnitt über Ost-Berlin ist im Tenor freundlich. Von den Auswirkungen der politischen Herrschaftsqualität sieht er gänzlich ab, betont die wohlfahrtsstaatlichen Errungenschaften der DDR und die alternative Nischenkultur junger Leute im Altbau-Ambiente. Die Fotos sprechen eine eigene, andere Sprache. Ob amerikanischen Lesern bewusst war, in welchem Ausmaß die Ost-Berliner Alltagsrealität in äußeren Formen der 30er bis 50er Jahre ablief, steht dahin. Möglicherweise entsprach das, was sie unter anderem auf dem Bild unten sehen konnten, viel eher ihren Vorstellungen von der Vorherrschaft des Traditionellen in Europa als die Fotos vom schicken West-Berlin mit seiner Präsenz amerikanischer Truppen und der berlinischen Form von Westernization. Den Fotografen gereizt hat ein typisches Berliner Straßenensemble, das sich mit geringfügigen Veränderungen auch nach West-Berlin und in jedes Jahrzehnt nach 1930 verschieben ließe. Der Bombenkrieg hat in diesem Straßenzug nur wenige Lücken gerissen. Was wir wahrscheinlich aus einem Fenster oder vom Balkon einer Querstraße aus sehen, wirkt mit etwas Distanz freundlich. Eine breite Straßenanlage aus der Kaiserzeit mit Alleebäumen, unter denen man sich den breiten Berliner Bürgersteig denken muss: neben dem hohen Bordstein ein durchlaufender Sand- oder Pflasterstreifen, mit öffentlicher Wasserpumpe in regelmäßigen Abständen, dann der Plattenweg für Fußgänger, unmittelbar bis zu den Hausmauern nochmal ein Streifen kleiner Pflasterung. In West-Berlin werden diese Bürgersteiglandschaften gern wild zugeparkt, in Ost-Berlin reicht der Parkraum am Rand der breiten Fahrbahn noch aus. Die hat bereits über dem Kopfsteinpflaster eine Asphaltdecke erhalten. Dem beißenden Berliner Frost dürfte sie allerdings nicht lange standhalten. Die Fassaden zeigen das Gesicht bürgerlicher Normalbebauung in Berlin vor 1914: fünfgeschossig, die nicht ausgebauten, sehr einfachen Dächer durch Brandmauern voneinander getrennt, Blockstruktur mit Eckhäusern, in denen man eine Kneipe oder ein Ladengeschäft erwarten kann, je nach Vermögensstand des Bauträgers mehr oder weniger ausgestellte Erker und Balkone an der symmetrischen Vorderseite. Nur zu ahnen sind die Hinterhöfe, in diesem ursprünglich bürgerlichen Wohnviertel weniger regelmäßig kleinindustriell genutzt: eher eine Mischung aus Schuppen, sauberem Gewerbe und dem einen oder anderen, aus vielen Fenstern einsehbaren Gartenstreifen. Wer genau hinsieht, erkennt einen Schornsteinwald: die Kohlefeuerung in vielen Kachelöfen erfordert es, und auch an Sommertagen wie diesem kann man das riechen. Der saure Hauch der Braunkohlenfeuerung hängt überall. Auch wenn eine junge Frau mit Kinderwagen gerade die Straße überquert, verändert sich die Altersstruktur solcher Viertel durch den Wegzug junger Familien dramatisch. Wer kann, zieht in die neuen

Plattenbausiedlungen wie Marzahn. Sie haben Zentralheizung und bieten eine wesentlich bessere Infrastruktur. Sanierungsprogramme für Altbaubestand gibt es, im DDR-deutsch Modernisierung genannt, aber sie kommt nicht voran. Nicht mehr bewohnbare Häuser werden mit Wellblechverschlagen abgesperrt. Fast in jeder Straße stehen Bauwagen und finden sich, wie auch in diesem Bild zu sehen, Haufen mit Schutt oder Baumaterial. Der planerfüllende Akzent liegt jedoch auf dem Neubau an der Peripherie, nicht auf der Gebäudeerhaltung im Zentrum, zumal das architektonische Erbe der bürgerlichen Klassengesellschaft ohnehin Mahnmahl einer überwundenen Vergangenheit und nicht Gegenstand offizieller Nostalgisierung ist. Aber auch zu den radikalen Alternativen eines sozialistischen Städtebaus fehlen die Mittel. Für neue Wohnarchitektur interessiert sich der National Geographic-Beitrag allerdings nur in West-Berlin. Das Neue im Osten kommt am Beispiel des Alexanderplatzes vor und wird bewusst als betonierte Ödnis in Szene gesetzt. Vielleicht dachte der Fotograf dieses Bilds ja auch daran, dass man hier nur die Autos austauschen und den Häusern Feuerleitern verpassen müsste, um gar nicht so weit weg von der Brooklyn Bridge zu sein.

Abbildung 14 Ewiges Berlin.



Quelle

Priit J. Vesilind, Two Berlins.
A Generation apart,
in: National Geographic 161
(1982), H. 1, S. 2-51, 27.

Ein Schmalspurbahnfoto aus der DDR

Im *Urania* Universum 27 (1981) findet sich in einem Artikel über das Schmalspurnbahnnetz der DDR²⁶ ein Schwarz-Weiß-Foto zur ältesten öffentlichen Schmalspurbahn Deutschlands, der sächsischen 750-mm-Strecke von Freital-Hainsberg bei Dresden nach Kipsdorf:²⁷

„Postkutschen und Pferdefuhrwerke bewältigten im Osterzgebirge noch immer den gesamten Personen- und Güterverkehr, als am Fuße der Berge schon lange die Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden verkehrte. Nachdrücklich forderten die Besitzer der kleinen Industriebetriebe von Glashütte, Schmiedeberg und Dippoldiswalde deshalb den Anschluß an das Eisenbahnnetz. Als die ‚Weißeritztalbahn‘ mit dem ersten Spatenstich am 16. Juli 1881 schließlich Wirklichkeit zu werden versprach, stiegen die Grundstückspreise entlang der geplanten Strecke. Reiche Großstädter ließen sich dort Villen und Landhäuser bauen.“²⁸

Das Foto zeigt nicht nur, was vom Erbe der bürgerlich-kapitalistischen Klassengesellschaft Ende der 70er Jahre noch bestand, sondern auch, in welchem Ausmaß Alltag und Infrastruktur durch das Nebeneinander von Maß und Form der Kaiserzeit und der realsozialistischen Modernisierung geprägt waren. Timothy Garton Ash hat in seinem vielzitierten Reisebericht über die DDR als rotes Preußen von 1981²⁹ viel zu wenig auf diese so besonders sichtbaren langen Kontinuitäten und viel zu stark auf die aus dem Nährboden des ewig autoritären deutschen Charakters resultierenden politisch-militärischen Familienähnlichkeiten abgestellt. Das mag ja psychologisch daran gelegen haben, dass die realsozialistische Tristesse des Schmalspurbahnfotos den Alltagserfahrungen in der sterbenden Industriegesellschaft Großbritanniens zu dieser Zeit geradezu provozierend ähnlich war. Erstaunlich wenig müsste an dem Bild geändert werden, um es nach Großbritannien, zum Beispiel in die walisische Nebenbahnlandschaft, zu verlegen. Aber auch innerhalb der deutschen Mobilitäts- als Gesellschaftsgeschichte ließe sich die Aufnahme mit geringem Aufwand wie ein Passepartout über alle Schlünde und Klüfte der Zeitgeschichte bis um 1900 verschieben. Das hat auch damit zu tun, dass wir ein idealtypisches Modellbahnmodul sehen, das zum Ensemble der britischen wie der deutschen Schmalspurlandschaften gehört: ein Bahnübergangsmotiv mit allem, was dazugehört. Ein alter, von Gebrauchsspuren gezeichneter Sechswagenzug kreuzt am Ortseingang die kleine Landstraße, bringt den Autoverkehr in Gestalt eines Wartburg

26 Uwe Gerig, Bimmelbahnen, in: *Urania* Universum 28 (1981), S. 105-117.

27 Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Wei%C3%9Feritztalbahn> [15.5.2012].

28 U. Gerig, Bimmelbahnen, S. 113 f.

29 Timothy Garton Ash, „Und willst du nicht mein Bruder sein“. Die DDR heute, Hamburg 1981.

Kombi und einer Lada-Liomousine vorübergehend zum Stehen, die nähere Umgebung mit viel Qualm und einer Geräuschkulisse erfüllend, die man sich dazudenken kann: das Quietschen der Räder in der Rechtskurve dürfte mindestens so laut sein wie der Vitalitätston der Lok. Der links im Bild sichtbare Gleisoberbau ist schlicht und erhebt sich kaum über die Geländestruktur oder auf das Straßenniveau, an dem ganz vorn gerade noch erkennbaren Straßenübergang wird das deutlich. Im Hintergrund scheint durch winterkahle Äste mindere Schultze-Naumburg-Wohnhausarchitektur, deren Formenregelmäßigkeit sowohl gegen den regentrüben Tag und den Verfall der Bausubstanz behauptet. Überlandleitungen und Straßenmöblierung runden das perfekte Diorama ab, das einmal mehr und eindeutig als eigentümliche Mischung von Überrest- und Traditionsquelle zeigt und zu zeigen bestrebt ist, wie alltäglich und zugleich identifikationsfördernd der Umgang mit alter Technik in der DDR war. Dieses Phänomen, bei dem der Eisenbahn als identifikationsfreundlicher, mit vielen biographischen Erfahrungen verbindbarer Großtechnik eine Schlüsselrolle zukam, ist historisch noch nicht erschlossen. Die DDR blieb bis zu ihrem Ende ein Eisenbahnland.

Abbildung 15

Obercarsdorf an der Weißeritztalbahn, Ende der 70er Jahre – und in einem soziotechnischen Kontinuum von fast 100 Jahren.



Quelle

U. Gerig, Bimmelbahnen, S. 107.

Ein Urania Universum-Cover 1981

In den Kriminalromanen von Sjöwall/Wahlöö freut sich Kriminalkommissar Martin Beck immer wieder, wenn er in Trelleborg die auf der Linie Saßnitz/DDR–Trelleborg verkehrende Eisenbahnfähre ein- oder auslaufen sieht, weil sie noch die Form eines richtigen Schiffs hat. Auf das Artefakt projizierte Bekenntnisse des Autorenehepaars zum Sozialismus, die sich im Laufe der zehn Bände ihrer zwischen Mitte der 60er und Mitte der 70er Jahre spielenden Serie immer aufdringlicher in den Vordergrund drängten, dürfte das vor allem das Auslaufen der Fähren auf der anderen Seite nicht bei jedem hervorgerufen haben. Reisefreiheit galt von Sassnitz aus nicht in Richtung Trelleborg. Deshalb entbehrte die Selbstdarstellung der DDR im Bereich der Verkehrsvernetzung nie eines gewissen strukturellen Zynismus: angucken war erlaubt, mitfahren nicht immer. Die erste Frage, die man an das Urania-Universum-Cover aus dem Jahr 1981 stellen kann, was das wohl für Leute sind, die man an Deck der Fähre Rügen/Sassnitz erkennen kann: zurückreisende Schweden? Transitreisende? Reisekader mit einem konkreten Auftrag für das feindliche kapitalistische Ausland? Wer weiß es außer den stempel- und aktenführenden Organen. Das Foto ist wohlkomponiert und weichgezeichnet. Es wirkt alles so träumerisch-selbstverständlich und benutzbar. Der Lichtgegensatz zwischen dem blass-milchigen Himmel und dem grün-gelblich ausgeleuchteten Schiffsbauch mit Güterwaggons unter der markant beschrifteten Heckklappe, die Symmetrie der Aufbauten mit der sanft verschwimmenden Deckbeleuchtung: all das ist überdeutlich auf angenehmes Fernweh angelegt, obwohl es in offizieller Lesart um Stolz auf die Weltläufigkeit und Verkehrsanbindung der DDR gehen soll. Vielleicht lag in dieser eigentümlichen Doppelcodierung aus ideologischer Oberfläche und kompensatorisch technikverklärendem, artefaktbezogenem Subjektivismus, die sich auch in der DDR-Eisenbahn- und Flugzeugfotographie beobachten lässt, einer der charakteristischen Züge des Alltagslebens in der DDR. Medien wie das Urania Universum beförderten diese Schizophrenie aus hochidealistischem Realtechnikbezug und einer vormärzlichen Verlagerung der Gedankenfreiheit in den Bereich des Vorgestellten und Angelesenen. Anders gesagt: die Technikrezeption in der DDR hatte nicht nur bildend-polytechnische und den objektiven Lebensstandard in einer agonalen Konsumgesellschaft sichernde, sondern auch hochromantische Züge. An der Fähre selbst war wenig Romantisches, auch wenn Kriminalkommissar Becks Wertschätzung ihrer Linienführung nachvollziehbar ist. Die Rügen war 1971 von der Rostocker Neptunwerft als ein typisches Modernisierungsprodukt ihrer Zeit fertiggestellt worden.³⁰ Von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt, verkehrte sie zwischen 1972 und 1989 täglich bis zu sechsmal zwischen Saßnitz und Trelleborg. Nach Verwendung auf anderen Ostsee-Strecken unter wechselnden Betreibern wurde sie 2005 in den Nahen Osten verkauft,

30 Das Folgende nach [http://de.wikipedia.org/wiki/Rügen_\(Schiff,_1972\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rügen_(Schiff,_1972)) [4.3.2014].

was einmal mehr das lange soziale Leben von Schiffen und Eisenbahnen unterstreicht. Auch wenn sie traditionell aussah, war die 153 Meter lange und 19 Meter breite Rügen mit einem Tiefgang von 5,8 Metern und 6495 BRT, einer Transportkapazität für 322 Passagiere, 42 Güterwaggons und Stellfläche für 74 Kraftfahrzeuge oder 12 Trailer ein modernes Schiff, das von zwei Verstellpropellern angetrieben und durch eine Flossenstabilisatoren-Schlingerdämpfungsanlage ruhig auf dem Wasser gehalten wurde.

Abbildung 16 So nah und so fern.



Quelle

Urania Universum 27 (1981), Coverumschlag.

Aber das alles muss man gar nicht wissen, um beim Blick auf das Urania-Cover die Möwen schreien und die Wellen sanft ans Kai klatschen zu hören.

Abbildung 17 Postalische Verstärkung der Reisesehnsucht.



Quelle [http://de.wikipedia.org/wiki/Rügen_\(Schiff,_1972\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rügen_(Schiff,_1972)) [4.3.2014].

Farben in der DDR

Zu den auffälligsten alltäglichen Besonderheiten der DDR-Lebenswelt gehörte im Vergleich zum Westen ein anderer Umgang mit Farbe. Niemand wird bestreiten wollen, dass die dem Westbesucher immer wieder auffallende Abwesenheit von Farbe und das Vorherrschen von Grau als der Grundfarbe des realen Sozialismus auch mit Ressourcenknappheit und Produktionsspezifika der Plaste und Elaste aus Schkopau zu tun hatte. Bei dieser Erklärung stehenzubleiben, wäre *in concreto* kulturgeschichtlich ebenso unterkomplex wie der gesamte dialektische und historische Materialismus marxistischer oder technizistischer Provenienz *in toto*. Würden wir auch nur einen Bruchteil der Sensibilität aufwenden, mit der Johan Huizinga in seinem ‚Herbst des Mittelalters‘ Prozesse der Selbstrepräsentation in Frankreich und in den Niederlanden während des 14. und 15. Jahrhunderts beschreibt,³¹

31 Johann Huizinga, Herbst des Mittelalters. Studien über Lebens- und Geistesformen des 14. und 15. Jahrhunderts in Frankreich und in den Niederlanden, München 1924 u. ö.



Abbildung 18
Was für ein Blau ist das?
Monochrom ist es nicht.

Quelle

Klaus Weise, Bernd Dochow,
Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z,
Berlin (Ost)/Leipzig 1978,
Innencover vorn.

dann könnte uns die Farbverwendung in der DDR lange beschäftigen. Das vorherrschende Grau hob das omnipräsente Rot der weltanschaulichen Leitfarbe ganz im Sinne der Internationale um so mehr hervor: hell aus dem dunklen Vergangenen leuchtet die Zukunft hervor. Die Richtigkeit und Realpräsenz der Weltanschauungsimplementation wurde symbolisch immer wieder farbig unter Beweis gestellt: Grau das Erbe der kapitalistischen Ausbeutergesellschaft in ihren imperialistischen und faschistischen Zuspitzungen, Rot die Farbe ihrer Überwindung hin zu einer besseren sozialistischen Zukunft, die vom Fahnenstoff auf die Wirklichkeit ausstrahlt. Neben dem zentralteleologischen Rot in der Liturgie der öffentlichen politischen Religiosität gab es die Uniformkultur der amtswaltenden Organe, bei denen Leitfarbigkeit eine wichtige Rolle spielte: Das leuchtende Blau der FDJ, das Graugrün der NVA, das Hellgrün der VoPo. Legt man Fotos des öffentlichen Raums in der DDR neben solche aus der Endphase des Ersten Weltkriegs, ist schnell zu zeigen, dass die Uniformierung der Gesellschaft in der DDR ihr Vorbild weitaus weniger im

Abbildung 19
Hat dieses Rot einen Namen?



Quelle

John Lekschas (Leiter des Autorenkollektivs), *Strafrecht der DDR*, Berlin (Ost) 1988, Schutzumschlag vorn.

nationalsozialistischen Führerstaats-Korporatismus als im preußischen Sozialismus der OHL-Diktatur hat, die gleichsam das Grundmuster der kybernetischen Totalmobilisierung einer Industriegesellschaft und auch der sichtbaren, formierenden Durchherrschaft in der deutschen Zeitgeschichte darstellt. Im Bereich des privaten Konsums wiederholte sich das Kontrastphänomen zwischen Anspruch und Wirklichkeit: Farbige, insbesondere Graphiken und Verpackungen hatten in der DDR einen hohen suggestiven Stellenwert bei der Erzeugung einer alltagsmythischen Produktaura. Wo bestimmte begehrte Konsumgüter knapp sind, bleiben oder werden, wächst die Bedeutung der Verpackungsgestaltung. Die Zeichnung und graphisch gestaltete Schrift hatte hier einen weitaus höheren Stellenwert als in der foto-orientierten Werbung im Westen. Evidente Beispiele sind die Logos von Reichsbahn und Interflug. Eine Merkwürdigkeit eigener Art war die Verbreitung schräger Farbigkeit auf Produkt-, insbesondere auf Plastoberflächen. Dieses Thema hängt noch am engsten mit den Besonderheiten der Produktionsprozesse im mitteldeutschen Chemie-Dreieck zusammen: Manche Grünblau-, Gelbbraun- oder blassblauweißen Farbmischungen auf Auto- und an Gebäudeteilen, das jede Obertrikotage auf Wo-

chen geruchlich kontaminierende tiefe Tannengrün der Kunststoff-Sitzpolster in Reichsbahn-D-Zugwaggons, die Plastoerflächen von Amtsschaltern, Möbeln und Wandverkleidungen, schließlich die Farbgestaltung der Printmedien: all dies war hochgradig DDR-spezifisch und zugleich typisch für den staatssozialistischen, agonal, partiell und symbolisch konsumgesellschaftlichen Pfad deutscher Geschichte, dem die DDR konsequent bis zum Ende folgte – und dass nicht ausschließlich nur, weil das so sein musste.

Glasmalerei

In den Kathedralen, aber auch den kleineren Kirchen des Mittelalters, erzählten bunte Glasfenster, ob tatsächlich bemalt oder als Glasmosaik zwischen Bleieinfassung, einer mehrheitlich illiteraten Gemeinde die Heilsgeschichte. Dem Betrachter wurde der verbindliche Heilskosmos in seiner Katholizität vor Augen geführt, deren Teil er war. Dass die Glasmalerei auch säkularen Sinnstiftungszwecken in lesefähigen Gesellschaften dienen kann, zeigt eine doppelseitige Abbildung im Rahmen einer Abhandlung über die Glasmalkunst im *Urania Universum*.³² Zu sehen sind von Walter Womacka gestaltete Glasfenster im Treppenhaus des damaligen Staatsratsgebäudes in Ost-Berlin. Drei Motivflächen sind zu unterscheiden: in der Mitte eine heilige sozialistische Familie unter dem Staatswappen der DDR, links und rechts eingerahmt durch Beispiele für die sozialistischen Produktivkräfte. Im Mittelpunkt steht der Mensch, kernfamilienförmig organisiert. Die blonde sozialistische Maria trägt ein züchtiges, kniebedeckendes Kleid, dessen angedeuteter Schwung von der kapitalistisch-pornographischen Marilyn-Verworfenheit Welten entfernt ist. Verträumt-bedöselst sieht sie in die Ferne und ein bisschen ins Leere. Ihr kantiger Gemahl im ernsten, blau-schwarz-braunen Ehrenkleid der proletarischen Arbeit – Arno-Breker-Comics hätten solche Figuren präsentiert – schaut den Betrachter frei und gerade an: Das ist die Offenheit und Humanität des neuen sozialistischen Menschen. Der sozialistische Jesus ist auf den Vater bezogen, auf dessen starkem Manesarm er sitzt und mild unter seinem Scheitel lächelt. Die Geste seines rechten Arms ist vielfältig interpretierbar: ein Heben der Hand zur Sonne, die neben dem Staatswappen – wenn auch klein – erstrahlt? Ein angedeutetes Melden wie in der Schule in symbolischer Vorwegnahme der lernenden Mitarbeit am Aufbau des Sozialismus? Ein Gruß vorbeiparadierender Truppen des sozialistischen Vaterlands oder gar der Staatsführung? Links neben der Maria stehen vier unmotiviert Blumen, auf die allerdings nicht das Licht der Sonne, sondern das von Hammer und Zirkel fällt. Links daneben wird der sozialistischen Eroberung des Kommunikationsraums Referenz erwiesen: eine riesige Satellitenschüssel, ein Sendeturm und eine Mischung aus

32 Hans Weiß, Die Kunst der Glasmalerei, in: *Urania Universum* 27 (1981), S. 118-125.

Teleskop und Kamera zeigen an, wie der Arbeiter- und Bauernstaat den Äther zum Surren und seine Frohbotschaft in die Welt und den Weltraum bringt. Im Feld darunter sehen wir den Ausschnitt einer großindustriellen Anlage, vielleicht eines karbo-chemischen Großbetriebs mit Rohren, Tanks, Kühltürmen, Kesseln in perspektivisch und sachlich undeutlicher Funktion. Besser erkennbar ist das Motivfeld links unten mit seinen Motiven aus der Stahlproduktion und aus der Energiegewinnung. Ein mächtiger Braunkohlenbagger schiebt sich ins Bild, hohe Strommasten ragen in den gelblichen Himmel, Kraftwerksschlote rauchen fröhlich. Wahrscheinlich hat der Glaskünstler an die erzgebirglichen Modelle von Bergwerken gedacht, in denen von unten nach oben die diversen Arbeitsschritte ebenso interdependent dargestellt werden wie hier in abstrakter Form: unten das Graben nach Ressourcen, in der Mitte die energetische Veredelung, oben die Umsetzung der Energie in Sendestärke. Die Motive auf der rechten Seite passen nicht so hübsch ineinander, hier musste noch ins Bild gebracht werden, was den ersten deutschen Arbeiter- und Bauernstaat sonst noch ausmacht. Oben wird intensiv an Symmetrischem gebaut, das aus Fertigteilen besteht. Dies geschieht unter dem Schutz der drei Waffengattungen der Nationalen Volksarmee und der Betriebskampfgruppen, deren wachsamer Blick nach rechts gerichtet ist. Sieht man genau hin, bewachen sie eine graue Mauer, die hinter ihnen steht. Im Bild unten scheint ein altertümlicher Doppeldecker die Sonnenstrahlen zu verdecken. Wahrscheinlich ist eher gemeint, dass es sich um eine in der LPG-Landwirtschaft, genauer gesagt in der Pestizidausbringung, eingesetzte Altmaschine handelt. Sie bringt ihren segensbewahrenden Hauch über einem Apfelbaum aus, merkwürdigerweise aber auch über großen Elektroüberlandmasten, die noch über dem Getreide stehen, das zudem gerade von einem Großgerät geerntet wird. Auch der primäre Sektor ist elektrifiziert, agrochemisch aufgerüstet und wird überflogen. Es ist eine sehr innerweltliche Heilsgeschichte, die hier in Variation des Leitmotivs von der Selbsterlösung des Menschen erzählt wird: die Geschichte vom Sieg des Sozialismus in der großindustriellen Produktionsschlacht und von der Verbesserung der Lebensverhältnisse für den Menschen, der die Gesetze der Natur und der Geschichte nur anzuwenden weiß. Das ist zwar kein Heilskosmos, aber doch ein bemerkenswertes Stück weltanschauungsfrommer und zugleich technoider Sinnstiftung. Das Staatsratsgebäude ist keine Kirche, aber auch die regierenden Kader, die Speerspitzen der Diktatur des Proletariats in seinem Ringen um die Ausgestaltung des Sozialismus, sollen an die Katholizität ihrer Botschaft erinnert werden. Die Omnipräsenz ideologischer Alltagsfrömmigkeit im Realsozialismus ist ein mentalitätsgeschichtlicher Faktor, dessen Wirkung bislang eher ideologiekritisch aufgelöst als verstanden worden ist: so sollte man mit kultureller Überlieferung nicht umgehen.

Abbildung 20 Unsere Menschen I.



Quelle

Ebd., S. 118.

Abbildung 21 Unsere Menschen II.



Quelle

Ebd., S. 119.

Abbildung 22

Die Heilige Familie bei der Arbeit: das Haus-Nazareth-Motiv, Glasmalerei in der neoromanischen kath. St. Josefs-Kirche Sehnde-Bolzum von 1897/98.



Quelle

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b1/Hl_Familie_Bolzum.jpg [18.5.2012].

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Titel

Der Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, ansässig Französische Straße 13/14, DDR – 1086 Berlin, wusste genau, warum der beliebte Fotokalender im Programm nicht Reichsbahnkalender heißen durfte: Obwohl die DRG in Fahrzeugen, Bauwerken und auch Mentalitäten auf allen Spurweiten bis zum Ende der DDR omnipräsent war, sollte nicht an die Flugschiffpublikation der Deutschen Reichsbahngesellschaft zwischen 1927 und 1943 angeknüpft,³³ sondern vielmehr der eigenständige Erfolg der DDR-Reichsbahn ins Bild gesetzt werden. 1988 hatte der Implosionsprozess der DDR schon begonnen, was den Stabilität suggerierenden Transpress Eisenbahnkalender dieses Jahres in ein besonderes schräges Abendlicht setzt. Die offizielle DDR der alltäglichen hohlen Phrasen, Rituale und Repressionen des Regimes war das eine, die hier schön fotografierte, dem ewigen Fern- und Westweh des DDR-Bürgers mit Netzstolz begegnende Bahnrealität etwas anderes. Sie repräsentierte einen Sektor der „heilen Welt der Diktatur“,³⁴ der noch einen gewissen erfahrbaren Wirklichkeitsgrad hatte und über den Kreis der Eisenbahnfaszinierten hinaus als Hauptverkehrsmittel begrenzter Reisemöglichkeiten populär war. Wenn die DDR noch irgendwo überhaupt und dann noch fahrplanmäßig funktionierte, dann bei der DR. Zudem wurde sie im Lauf des Jahres 1989 schnell zur Infrastruktur der friedlichen Revolution, indem sie die Zentren der Bürgerproteste ebenso miteinander verband wie den petrifizierten und gerontokratischen Stasi-Staat mit den Fluchttorten in Prag und Ungarn. Das ist die Dialektik aller sozialkommunikativen Infrastrukturen, die als List der Geschichte die immer ängstlicher auf Macht- durch Kontrollerhalt setzenden, zugleich aber habituell technik- und modernisierungsbegeisterten Regime-Eliten traf. Der Transpress Eisenbahnkalender hatte seinen eigenen Sprach- und Bildstil. In den Texten mischt sich die traditionelle technotopische Charakteristik der Eisenbahn im Kontext des Jahresdurchlaufs mit DDR-typischen Elementen einer unterschwellig unsicheren Selbstdarstellungsprosa, die Selbstverständlichkeiten in preußisch-deutscher Amtssprache als Vitalitätsbeweis ausgibt. Der Kommentar zum Titelblatt könnte typischer nicht sein:

„Auf der Elbtalstrecke zwischen Dresden und Schöna (DR-Kursbuch-Strecke Nr. 310) bestimmen außer den Transitgüterzügen vor allem die internationalen Reisezüge im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der DDR und der ČSSR das Bild. Die meisten von ihnen tragen Namen, wie der ‚Balt-Orient-Express‘ zwischen Berlin und Bucureşti, der ‚Warnow‘ zwischen Warnemünde und Praha, der ‚Vindibona‘

33 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Der Reichsbahnkalender als mentalitätsgeschichtliche Quelle, 1927–1943. Mit dem Reichsbahn-Kalender durch das Jahr, in: ders., Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre, Karlsruhe 2010.

34 Stefan Wolle, Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR, 1971–1989, Berlin 1998.

Abbildung 23



Quelle

Ebd., Titelblatt.

und ‚Hungaria‘ (hier bei Königstein aufgenommen) zwischen Berlin und Wien bzw. Budapest, der ‚Pannonia-Express‘ zwischen Berlin und Sofia, der ‚Trakia‘ zwischen Berlin und Varna und die Interexpress-Züge ‚Progreß‘ und ‚Primator‘ zwischen Berlin und Praha sowie der ‚Metropol‘ zwischen Berlin und Budapest.³⁵

Klingende Zugnamen, suggestive Internationalität der Reiseziele: die DDR gab es immer noch, denn die Züge fuhr ja irgendwo ab. Aber es liest sich, als ob hinter jedem Satz ein Fragezeichen stehen könnte. Das Foto aus leichter Untersicht auf die elektrifizierte Hauptstrecke zeigt den FD nach Budapest auf der schiefen Ebene, geführt von einer 243. Obwohl die Lok noch leidlich neu und Ausdruck der erfolgreichen Traktionsmodernisierung ist, hat ihr der Rost schon erheblich zugesetzt. Rost: Symptom Nummer Eins der DDR-Geschichte. Wobei sich darüber streiten lässt, ob dieser Platz nicht den Hinterlassenschaften des Braunkohlenbrands gebührt. Die Häuser oberhalb der Trasse sehen für die späte DDR gut aus: Fachwerk, Holzverschalung, Dachbeläge und Holzfenster halten schon länger als die DDR alt ist. Und werden sie überleben, ebenso wie die 243 008-0, deren Design eine konsequente Weiterentwicklung der alten DRG-Formensprache mit leicht sowjetischem Einschlag zeigt. Noch einen Geburtstag, einen runden, wird die DDR feiern. Aber da sitzen in den Zügen nach Budapest schon viele, die sich nicht nur innerlich endgültig von ihr verabschiedet haben.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Januar

Dem thüringischen Wintermärchenberg entfährt nichts Märchenhaftes, sondern etwas leidlich Profanes: eine Taigatrommel der BR 132. Reichsbahnwinter sind hart und lang, auch wenn vorübergehendes Tauwetter für phantasievolle Eiszapfenskulpturen sorgt. In ihrer eigenen Zeit bewegen sich die kleingedruckten Frömmigkeitshinweise auf die ewigen Daten des marxistisch-leninistischen Kirchenjahres und ihre Tagesheiligen: „3. Januar 1876: Wilhelm Pieck geboren 15. Januar 1919: Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg ermordet 21. Januar 1924: W. I. Lenin gestorben“.³⁶ Das unterstreicht die Katholizität des Officialalltags. Das Kalendarium ist in einer gut lesbaren Arialtype gehalten, die Zahlenkolonnen durch benutzerfreundliche blaue Horizontalstriche getrennt. Damit in den Sekretariaten der VEB nicht zuviel Planzeit mit der Entzifferung des Datums verlorengeht: Der sozialistische Mensch denkt mit, für das Kollektiv, aber auch über das Kollektiv hinaus. Den Januar kommentiert der Transpress-Texter mit einem Stimmungsbild:

³⁵ Transpress Eisenbahnkalender 1988, Berlin (Ost) 1987, Vorblatt zum Titelblatt.

³⁶ Transpress Eisenbahnkalender 1988, Januar.

Abbildung 24



Quelle

Ebd.

„Winter im Thüringer Wald. Zwar liegt wenig Schnee, aber die meterlangen Eiszapfen an Felsen, Stützmauern und Tunnelportal lassen den klirrenden Frost dieses sonnigen Eistages im Januar 1985 deutlich spürbar empfinden. Die 132 113-2 verläßt mit D 452 Frankfurt (Oder)–Leipzig–Mönchengladbach den Förthaer Tunnel (DR-Kursbuchstrecke Nr. 631), der mit 544 m Länge den westlichen Teil des Thüringer Walds durchschneidet.“³⁷

Die Untersicht staucht den Lokkörper und hebt die sowjetische Disproportionalität ihres Gesichts hervor. Was die Lokomotivfabrik Woroschilowgrad zwischen 1970 und 1982 zur Kaschierung der Elektrifizierungsdefizite bei der DR und vor dem Hintergrund billigen Öls aus dem Mutterland aller Werktätigen lieferte, war durabel, aber nicht schön.³⁸ Die von der DR so bezeichnete BR 130-32 war ein Triumph der T34-Logik, also des Weglassens. Die Vorserie bis 1973 hatte kein elektrisches Zugheizungssystem, weil der sowjetische Hersteller mit der dafür erforderlichen Technik nicht zurechtkam. Die Loks waren also zunächst nur im Sommerfahrplan einsetzbar. Sowjetisches Lokomotivdesign ist konsequenter Leninismus: form follows production. Was sich einfach herstellen lässt, wird verbaut. Was nicht, nicht. Bis hin zum Verzicht auf Akzentsetzung durch Farbe herrscht ein immer wieder verblüffender, den preußisch-deutsch sozialisierten Eisenbahningenieur provozierender Minimalismus, der nicht allein durch den Materialmangel erklärbar ist, sondern Methode hat. Einer Lok, die so aussieht, kann der heavy duty-Betrieb wenig anhaben. Rost und Beulen fallen weniger auf, und was der Bahnkunde zu der Traktion sagt, ist für die Planerfüllung ohnehin vollkommen irrelevant. Allerdings ließen sich mit solchen Maschinen Planvorgaben sogar übererfüllen. Ursprünglich waren die bulgischen Sowjetdiesel für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h ausgelegt. Der schlechte Zustand der DR-Strecken ließ dies allerdings gar nicht zu. Daher blubberten die ein wenig nach Schiff klingenden Maschinen unterhalb ihrer Möglichkeiten, gewaltige Rußfahnen hinterlassend, durch die mitteldeutschen Mittelgebirge und Kiefernmelancholie Brandenburgs. Am besten zur Geltung kam die Taigatrommel allerdings nicht vor den DR-Neubau-D-Zugwagen der 60er und 70er Jahre, die hinter einer solchen Lok filigran und zerbrechlich wirkten, sondern vor den sowjetischen, wie Boxcars mit Fenstern aussehenden Normalspurwaggons der Sowjetarmee mit ihrer mächtigen grünen Riffelblechhaut im Rangierbahnhof Berlin-Lichtenberg.

37 Ebd.

38 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_130 [5.10.2012].

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Februar

Westliche Betrachter des Transpress-Kalenderblatts Februar 1988 dürften mit einer Mischung aus Nostalgie und Überlegenheitsbewusstsein auf das gut fotografierte, untersichtige Bild eines Dampflokregeleinsatzes reagiert haben, dessen Begleittext diesen Umstand sogar noch als Stärke der DR darstellt:

„Noch zeigen sich die Wipfel der Bäume kahl, aber die Sonne hat mit ihren Strahlen den Schnee im Flachland schon zum Tauen gebracht und begleitet die 41 1182-9 mit ihrem Personenzug auf der DR-Kursbuch-Strecke Nr. 550 zwischen Jena-West und Gera auf ihrer Fahrt in den nahenden Frühling. Die Dampflokomotiven der Baureihe 41 blieben auch nach der Rekonstruktion das, als was sie konzipiert waren: die vielseitigste Dampflokbaureihe im Triebfahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn.“³⁹

Die techno-idiologiekritische und übrigens auch -nationalistische Häme ist unangebracht, da sie blind macht für die Kontexte eines alternativen Pfades deutscher Eisenbahngeschichte im 20. Jahrhundert und die gemeinsamen Wurzeln der verschiedenen Entwicklungen in West und Ost. Reko-Anstrengungen gab es in erheblichem Umfang auch bei der Bundesbahn der 50er und 60er Jahre, auch und gerade bei den Dampftraktionen, allerdings vor dem Hintergrund eines sich verändernden Netzverständnisses, einer anderen Wahrnehmung der Energieverfügbarkeitsfrage und eines Ausstiegs aus dem etablierten Muster der streng staatsbetrieblich dominierten Kooperation mit der zuliefernden Industrie. Während die DR bis zur Übernahme durch die DB an dem Konzept der national flächendeckenden Eisenbahnmobilitätsversorgung in jedes mecklenburgische Dorf und in das abgelegenste Erzgebirgetal festhielt, hatte sich die DB schon in den 50er Jahren entschlossen, aufgrund betriebswirtschaftlicher, nicht mehr etatistischer Betrachtungsweisen unrentable Nebenstrecken nach und nach aufzugeben. Die Uerdinger Triebwagen waren insofern nicht die Retter, sondern die Todesboten der Nebenbahnen, auf denen eben nur die unattraktive Kundschaft der drei As unterwegs war: Arme, Alte, Auszubildende. Die DR hielt auch auf eingleisigen Strecken trotz der Entwicklung von Ferkeltaxen grundsätzlich am Lok-Wagen-Zug fest, wodurch der Bedarf an belastbaren Loks aus dem Bestand groß war. Die DB hätte seit den 50er Jahren als zweites Logo das Brüsseler Atomium einführen sollen, so sehr setzte sie auf die EURATOM-euphorischen Versprechen der Lösbarkeit des Energieproblems. Übersetzt hieß das: forcierte Elektrifizierung aller Hauptstrecken um jeden Preis und damit weitere Priorisierung innerhalb des Netzes: kein Fahrdraht, keine Priorität.⁴⁰

³⁹ Transpress Eisenbahnkalender 1988, Februar.

⁴⁰ Zur Geschichte der Elektroautomobilitätsutopien vgl. Kurt Möser, Historischer Abriß der Elektromo-

Abbildung 25



Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, Februar.

Ganze Regionen der alten Bundesrepublik wurden auf diese Weise eisenbahnpolitisch und wirtschaftlich abgehängt. Die DR setzte einerseits auf den billigen Ölimport aus der SU, aber mit reservatio mentalis. Die heimische Braunkohlenwirtschaft bot um den Preis katastrophaler ökologischer Nebeneffekte eine willkommene Möglichkeit, die Abhängigkeit vom Großen Bruder und seinen Launen zumindest etwas abzumildern. Das erforderte erhebliche technische Anpassungen des DR-Fuhrparks, die unter Beweis stellten, was sich mit Einheitsbaureihen der 30er und 40er Jahre alles machen ließ: u. a. die Aufrechterhaltung eines in seinen vielfältigen Anforderungen an den Güter- und Personenverkehr komplexen Netzes unter ganz anderen Bedingungen als im Westen. Die westliche Herstellerindustrie von rollendem Material erweiterte in den 50er Jahren ihren Handlungsspielraum gegenüber der DB soweit, dass sie eigentlich nicht mehr Auftragnehmer, sondern Anbieter systemischer Paketlösungen wurde, die immer den Zweck verfolgten, langfristige Pfadabhängigkeiten zu etablieren, aus denen die Staatsbahn sich nur schwer lösen kann. Wer dies ohne weiteres als Marktmodell etikettiert, ist einigermaßen naiv. Das gut funktionierende Kartell hatte bald westeuropäische Dimensionen, während der RGW-Herstellerverbund auf die Produktionskapazitäten und -stärken des Ostens abstellte, so sehr die Planwirtschaftslyrik das auch verschleierte. Daher Dieselloks aus der SU und Personenwaggons aus der DDR. Gemessen an den selbstgesetzten Zielen im Verhältnis zu den jeweiligen ökonomischen und politischen Möglichkeiten ist es unterkomplex, der DB die DR-Entwicklung als Geschichte von Verfall und Scheitern gegenüberzustellen, und das hat mit Ostalgie gar nichts zu tun. Sondern nur mit der Bereitschaft, kontextuell zu argumentieren und auf Siegergeheul zu verzichten. Allerdings stehen die Chancen schlecht, dass von der (D)DR-Geschichte zwischen 1949 und 1989 mehr übrigbleiben wird als ebendies: Achselzucken über ein vermeintlich allein in weltanaulichen Irrtümern begründetes Abstellgleis der (Mobilitäts-)geschichte.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, März

Zeitlosigkeit einer Eisenbahnlandschaft: nur an den Reko-Plattformwaggons und ihrer späten DR-Lackierung ist erkennbar, dass wir nicht einen Blick in die 30er Jahre tun. Keine Modernisierungswelle hat den Schmalspurdampf an der DDR-Ostseeküste jemals in Frage gestellt, und so blieb es bei der Funktionalität des technischen Erbes aus der Geschichte der Produktivkräfte.

„Zwar hat im März die Badesaison an der Ostseeküste noch nicht begonnen, doch für den unter Denkmalschutz stehenden ‚Molli‘ zwischen Bad Doberan und dem Ostseebad Kühlungsborn West (DR-Kursbuch-Strecke Nr. 785) ist das ganze Jahr über Saison. Der Reiseverkehr auf dieser Strecke ist mit jährlich über einer Million

Reisenden so umfangreich, daß bei dieser Schmalspurbahn ganzjährig ein voll ausgelasteter Betrieb besteht. Sommers wie winters müssen zwischen 5 Uhr und 22 Uhr täglich 13 Zugpaare auf der 15,4 km langen Strecke unterwegs sein, um alle Fahrgäste an ihr Reiseziel zu bringen.“⁴¹

Von den nord- und südwestdeutschen Kleinbahnnetzen ist 1988 selbst in den bildbandfähigen Touristengebieten meist nur noch die Erinnerung übrig, von Spurenelementen auf einigen Nordseeinseln einmal abgesehen. Dieses Kalenderblatt zeigt, was dabei verlorengeht: die Kontinuität. Die DDR war vor allem hinsichtlich ihres Umgangs mit ihrer technischen Infrastruktur ein Land der langen Dauer. Man fuhr in den 80er Jahren in der übernächsten Generation noch so in den Ostsee-Urlaub wie es auch in den Fotoalben aus den 50er Jahren zu sehen war. Jährlich eine Million Reisende mit ähnlichen Erinnerungen: keine Kleinigkeit. Bad Doberan ist nicht Miami Beach und Kühlungsborn nicht La Palma. Wer die Wahl nicht hatte, konnte davon kaum absehen. Wie bestimmt man mit einer Banane die Himmelsrichtung? Man legt sie auf die Mauer. Dort, wo sie angebissen wird, ist Osten. Darüber lacht anders, wer keine Bananen hat. Das in die historische Betrachtung einzubeziehen, ist zwingend. Und es bleibt ein historiographisches Kunststück der Einfühlung in die Umstände, wie sie eigentlich gewesen sind, die Ambivalenz zwischen Bedrückung und Identitätsstiftung zu halten, ohne dass Schönfärberei oder wohlfeile Ideologiekritik dabei herauskommt. In der Regel interessieren sich Historiker nicht für diese Seite der Alltagsgeschichte, obwohl – vielleicht sogar: gerade weil es an Bild- und Textquellen dafür nicht mangelt. Warum wohl? Das Provozierende selbst an einem solchen Frühlingbild mit dampfgeführtem Kleinbahnzug, das aus einem LGB-Katalog kommen könnte, ist das auf der Artefaktebene exemplarisch vorgeführte Nichtstattfinden von soziotechnischer Veränderung als Ausdrucksform des sozialen Wandels. Das entspricht unseren Erfahrungen weithin nicht (mehr). Im Westen lässt sich dieser Prozess der ewigen Suche nach dem konsumierbaren Neuen innerhalb einer Familie anhand ihrer Fotoüberlieferung von den 50er bis in die 80er Jahre bestens verfolgen: Wohnverhältnisse, Autokäufe, Urlaubsreisen. Wyk auf Föhr 1960, Rimini 1965, Costa Brava 1970, Mallorca 1975, Antalya 1980. Im Osten bleiben die begrenzten Reiseziele und die Reiseverkehrsmittel dieselben. Man muss das Etikett der Rückständigkeit lediglich durch das der Nachhaltigkeit ersetzen, dann sieht die Mangelgesellschaft auf einmal vorbildlich aus. Und schon ist man nicht in die Falle der Retro-, sondern der Gegenwartsidylle getappt. Denn wie in der DDR wird es schwierig werden, die Unnötigkeit von Mallorca-Urlaubsreisen und Bananen zu erklären, wenn es beides nicht mehr für jeden geben kann.

41 Transpress Eisenbahnkalender 1988, März.

Abbildung 26



Quelle

Ebd.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, April

Der Begriff Innovation war in der DDR-Alltags- ebenso wie in der Weltanschauungssprache nicht gebräuchlich. Der Zusammenhang von Altem und Neuem wurde ideologisch und soziotechnisch anders konstruiert als im Westen. Sowohl in der marxistisch-leninistischen Ideologie, konkreter: im späten dialektischen und historischen Materialismus realsozialistisch-deutscher Interpretation durch die unfehlbaren Kirchenoberen der SED,⁴² wie auch im DDR-Alltag bestand keine Veranlassung, Altes durch Neues mit Gewinnerzielungsabsicht oder zur Erhöhung der Vorzeigereichweite zu ersetzen. Gemäß HistoMat ist die gesellschaftliche Entwicklung als Geschichte von Klassenkämpfen gesetzmäßig. Das Neue kommt, wenn die Klassen-gegensätze es erfordern und im entwickelten Sozialismus deutscher Prägung dann, wenn der Plan es aufgrund der Vorgaben der Partei vorsieht. Neues ist nicht automatisch besser als Altes. Im Gegenteil. Das Neue in Produkt- und Artefaktform, ob PKW Trabant oder Plattenneubau, verbraucht unverhältnismäßig viele Ressourcen und bindet knappe Produktionskapazitäten, die an anderer Stelle des großindustriellen Gesamtsystems fehlen. Es ist, völlig unabhängig von dem häufigen Vorkommen des Worts ‚Fortschritt‘ auf Spruchbändern, ein Stör- und Gefährdungsfaktor in der planwirtschaftlichen Ordnung,⁴³ die auf Stabilitätssicherung und Status quo-Bewahrung geeicht ist. In politischer Hinsicht ist das auch zwingend, weil es die Akzeptanzfrage berührt. Eingespielte Mangelgesellschaften reagieren extrem empfindlich auf Verschlechterungen eines stabil niedrigen Versorgungsniveaus. Damit ist nicht gesagt, dass es in der industriellen Lebenswelt der DDR keine Erfindungen und Neuerungen gab. Das SED-Regime war gerade auf propagandaträchtige technische Erfolge so scharf wie auf Olympiamedaillen, daher fanden sich nicht nur die DDR-Kosmonauten, sondern auch neue Mähdrescher auf der Titelseite des Neuen Deutschland und in den Berichten der Aktuellen Kamera. Im Produktions- und Konsumalltag allerdings stand Innovation für die geschickte, ganz im Wortsinn konservative Nutzung des Vorhandenen, und zwar mit allen nur denkbaren Methoden. Eine besonders wichtige war die rhetorische Umcodierung, die Altes in einem neuen, für den realen Sozialismus vorteilhaften Licht erscheinen lässt. Bildtext zum April-Kalenderblatt des Eisenbahnkalenders:

42 Das entsprechende Dogmatik-Lehrbuch mit Imprimatur des ZK der SED stellte bis zum Ende der DDR die Grundlage des M.-L.-Unterrichts an Schulen und Hochschulen dar: Dialektischer und historischer Materialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Frank Fiedler u. a., Berlin (Ost) ¹⁴1987.

43 Die entsprechenden Dogmen in: Politische Ökonomie des Kapitalismus und des Sozialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Horst Richter u. a., Berlin (Ost) ¹⁵1989 (!).

Abbildung 27



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, April.

„Im Hintergrund das Gebäude des VEB Berliner Bremsenwerk, das in den Jahren 1913/16 nach den Plänen des Architekten Grenander errichtet wurde (ehemals Knorr-Bremse). Mit diesem typischen Berliner Produktionsgebäude, das als Baudenkmal der Hauptstadt der DDR unter Denkmalschutz steht, wird in diesem Monat an den Welttag der Partnerstädte erinnert. Berlin unterhält freundschaftliche Beziehungen zu vielen Hauptstädten in der Welt.“⁴⁴

Die rhetorische Neuerfindung ist das eine, das andere ist die Tatsache, dass im alten Knorr-Werk nach wie vor Bremsen gebaut wurden, wenn auch unter VEB-Regie. Das Foto zeigt einen Städte-Express der DR, das Ost-Gegenstück zum Intercity der DB mit der wenig wettertauglichen Buna-Farbgebung Crème/Orange, auf dem Berliner Innenring nahe dem Bahnhof Ostkreuz. Auch die extreme Mehrfachbelegung der innerstädtischen Eisenbahnmagistralen für S-Bahn, Fern- und Güterverkehr ist eine Innovationsleistung in Form systemerhaltender Optimierung. Das DDR-typische Innovationsverhalten folgte einerseits den Vorgaben der politischen Ökonomie, diese wiederum der Architektur sozialistischer Politik:⁴⁵ Neues nur dann, wenn es absolut zwingend erforderlich ist. Beispiel: die riesige Plattenbausiedlung im Bildhintergrund, die sich der hohen Priorität des Neuwohnungsbaus in der Wahrnehmung der regierenden Kader in der SED verdankt – aber massiv auf Kosten des Bestandserhalts an Altbauten ging. Die Zeitbombe der Akzeptanz begann zu ticken, als seit Ende der 70er Jahre vor dem Hintergrund steigender Rüstungskosten im Warschauer Pakt und wegbrechender Produktivität die ökonomischen Ressourcen immer knapper wurden, um den allgemeinen infrastrukturellen Verfall auch nur zu verlangsamen, vorzeigbar Neues aber auch wirtschaftlich nicht mehr möglich war. Allerdings erhöhte genau dies wiederum die Anforderungen an die Innovationskultur des einzelnen sogar noch. Daher ist es wichtig, den DDR-Umgang mit Innovation nicht nur top-down, also als Form der Herrschaftsimplementation, zu betrachten. Die DDR-Alltagskultur lebte von den mitwachsenden, nach vierzig Jahren wahrscheinlich kurz vor der Schwelle der genetischen Konservierung stehenden sozialen Kompetenzen des Erhaltens, Reparierens, Ausbesserns und Wiederflottmachens. Die Verfilmung von Uwe Tellkamps Roman ‚Der Turm‘⁴⁶, einer Geschichte aus der späten DDR der 80er Jahre, zeigt es: Wer mit einem feschen Wolga-Oldtimer, dem sowjetischen Chevy Malibu, zur Trauung vorfahren wollte, musste auch in Hochzeitskleidung die Ölleitung flicken können, wenn es zur Hochzeit kommen sollte. Tatsächlich liegen hier die eigentlichen Innovationen, in der individuellen

⁴⁴ Transpress Eisenbahnkalender 1988, April.

⁴⁵ Wissenschaftlicher Sozialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Günther Großer u. a., Berlin (Ost) ²1988.

⁴⁶ Uwe Tellkamp, Der Turm. Roman, Frankfurt am Main 2008, Verfilmung von 2012 im Auftrag der ARD.

und kooperativen Ausgestaltung und, politisch gesprochen: Systemstabilisierung, einer agonalen Konsummangelgesellschaft von unten.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Mai

Der Umgang mit dem technischen Kulturerbe folgte in der DDR ebenso eigenen Regeln wie die Aneignung der Geschichte überhaupt. Dieses Thema hat, wie so vieles im DDR-Alltag, eine ideologische und regimeaffirmative wie eine anti-ideologische und tendenziell subversive Seite. Der offizielle Marxismus-Leninismus ist eine stark historisch argumentierende Weltanschauung, die ohne die ständige Reibung an der Vergangenheit nicht auskommt. In der Selbstdarstellung des realen DDR-Sozialismus musste immer wieder drehorgelhaft auf die historische Legitimität hingewiesen werden: erster Arbeiter- und Bauernstaat auf deutschem Boden unter Führung der SED, Speerspitze des Proletariats, Seite an Seite kämpfend mit den Brudervölkern des Mutterlands der Werktätigen, der Sowjetunion, die uns vom Hitlerfaschismus befreit hat, der die gesetzmäßige Folge der imperialistischen Zuspitzung der Klassengegensätze im Kapitalismus darstellt. Nach Honeckers Putsch gegen Ulbricht kam Bewegung in die Geschichtspolitik. Die Kader bemühten sich nun intensiv um die Erfindung einer DDR-nationalen Identität durch teleologische Umdeutung ausgewählter wünschenswerter Elemente der deutschen und Weltgeschichte: von Luther über Friedrich II. bis zu den Errungenschaften der wissenschaftlich-technischen Revolution im Deutschen Kaiserreich.⁴⁷ Erfolgreich war dieses *nation building* nicht. Die Weltanschauungsherrschaft der SED hatte seit 1949 den historischen Bestand zwischen Ostsee und Erzgebirge, Madgeburger Börde und Oderbruch schon zu stark entkontextualisiert, besonders spürbar durch die Abschaffung der Länder und die Einführung der künstlichen Bezirke, um nun glaubhaft ein Vaterland DDR propagieren zu können. Den Brückenschlag zur Identifikation mit der Heimat, zur Nation als lokale Metapher,⁴⁸ schaffte der Sozialismus nicht. Trotzdem gab es das in der DDR: Heimat. Geprägte Kulturlandschaften spielten dabei eine wichtige Rolle, und dazu gehören auch die Eisenbahnlandschaften wie das Mai-Kalenderblatt zeigt:

„Vor allem in den Sommermonaten verkehren auf zahlreichen Strecken der Deutschen Reichsbahn Sonderzüge, bespannt mit betriebsfähigen Museumsfahrzeugen. Vor der Kulisse der Stadt Rochlitz befördert die 38 205 ihren Sonderzug über die

47 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Die DDR seit 1971 als Nationalstaat, in: Archiv für Kulturgeschichte 92 (2010), S. 399-425.

48 Am Beispiel Württembergs im Kaiserreich, aber darüber hinaus exemplarisch Alon Confino, The nation as a local metaphor. Württemberg, Imperial Germany, and national memory, 1871-1918, Chapel Hil/London 1998.

Abbildung 28



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Mai.

Muldenbrücke. Das insgesamt 256 m lange Brückenbauwerk besteht aus drei Stromöffnungen von je 33 m Lichtweite mit Fachwerkträgern, drei mit Blechträgern überspannten Flutöffnungen und stadtseitig acht Ufer-, Wege- und Straßenunterführungen, die in neuerer Zeit durch Stahlbetonkonstruktionen ersetzt wurden. Den imposanten Blick auf Rochlitz und die Muldenbrücke hat man vom im 14. Jahrhundert entstandenen Schloß Rochlitz.⁴⁹

So kochentrocken technoid das rotpreußische DR-Amtsdeutsch auch daherstelt: hier ist von Heimat die Rede. Die Hinwendung zu ihr ließ sich nicht so therapeutisch dosieren, wie die SED es gern gesehen hätte. Sachsen blieben Sachsen, Thüringer Thüringer, Berliner Berliner. Wer sich mit dem Lebensraum seiner Herkunft beschäftigte oder die fehlenden Konsumoptionen durch das Sammeln historischer Artefakte von Möbeln über Bücher bis zu Alltagsgegenständen kompensierte, stieß immer wieder mit der Nase darauf, dass und wie der SED/Stasi-Staat die Heimaten ruinierte: ökonomisch, ökologisch, moralisch. Die schäumenden Tenside-Rückstände unter der Muldebrücke in dem ansonsten schon unreal wirkenden Flussblau der Mulde sprechen zur Sache. Um so verlogener wirkten die Bemühungen der SED, einen DDR-Patriotismus aufzubauen, der doch nichts anderes war als ein Paravent zur Kaschierung des Regimebankrotts. Das Erhalten von Gebäuden, die Rettung von Kirchenorgeln, alten Autos, die freiwillige Mitarbeit bei der Restaurierung von Traditionsloks der Reichsbahn in einem Land der Dienstverpflichtungen auf allen Ebenen: das konnte im Ergebnis Teil der Distanz zur und inneren Emigration aus der DDR-Wirklichkeit sein.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juni

„Zum ‚Tag des Eisenbahners‘ herzliche Glückwünsche allen Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn! Lokomotivführer Joachim Plucker vom Bahnbetriebswerk Neustrelitz im Führerstand seiner 243 060 wartet auf Ausfahrt aus der Einsatzstelle Berlin-Lichtenberg. Seit langem versieht er zuverlässig seinen verantwortungsvollen Dienst als Lokomotivführer.“⁵⁰

Joachim Plucker, geboren 1930 in Neustrelitz. Vater Fabrikarbeiter, Sozialdemokrat und Reichsbannermann, der im Frühjahr 1933 von der örtlichen SA ordentlich durchgeprügelt wird. Das hält vor. In den SPD-Stammlokalen taucht Plucker senior nicht mehr auf. Erst gewöhnt er sich an die Tausendjährigkeit, dann gefällt ihm das meiste ganz gut. Vermisst im Osten 1943. Joachim ist Kind in den Resten der sozialdemokratischen Milieu-Säule, um die es still geworden ist. Geht begeistert zur

⁴⁹ Transpress Eisenbahnkalender 1988, Mai.

⁵⁰ Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juni.

HJ, was manche neue Erfahrung mit sich bringt. Zum ersten Mal spielt es keine Rolle mehr, was der Vater ist und in welcher Hinterhofecke man wohnt. In der Uniform sehen alle gleich aus. Der Krieg kommt, daher bleibt das HJ-Segelfliegen ein unerfüllbarer Traum. Ersatzweise werden Flugzeugmodelle aus Holz gebaut. Neue Heinkel-Maschinen donnern im Tiefflug über die mecklenburgischen Seen. Der ältere Bruder arbeitet schon im Betrieb des Vaters, der kriegswichtig und gut ausgelastet ist. Gerät in schlechte Lehrlingsgesellschaft von Kommunistenkindern, die die Mauern mit dummen Sprüchen beschmieren. Bis er sich für die Tochter eines Reichspostbeamten und Parteigenossen zu interessieren beginnt. Im Osten 1942 gefallen. Joachim beginnt eine Not-Lehre im Schlosserfach bei der Reichsbahndirektion Schwerin, RAW Rostock. Hier ist er wieder unter lauter alten Sozialdemokraten, von denen jeder ausspricht, dass der Krieg verloren ist. Flak-Helfer im Winter 1944/45 in Rostock, da passiert glücklicherweise nicht mehr viel. Die Hauptsache hat die Royal Air Force schon im April 1942 erledigt. Neue Heinkel-Maschinen gibt es auch nicht mehr zu sehen. Die stumm vorbeiziehen Flüchtlingstrecks aus Ost- und Westpreußen, Danzig und schon aus Pommern wird er nicht mehr los, sie überlagern auch sein Verständnis von Ursache und Wirkung. Dann sind die Russen da, und die demonstrieren. Joachim bleibt bei der Reichsbahn und lernt, wie man aus wenig Material viel macht. 1948 Eintritt in die SED. 1950 Beginn der Ausbildung zum Lokführer. 1955 Heirat und Geburt des ersten Sohnes. Umzug in eine neue Reichsbahnerwohnung in Neustrelitz. Ohne weiter darüber nachzudenken, unterschreibt er eine Selbstverpflichtung, Auffälliges zu melden. Als Lokführer und Genosse hat er besondere Verantwortung und bekommt manches mit, Harmloses zumeist, was man ja auch angeben kann, ohne jemandem zu schaden. Nie wieder Krieg! Nie wieder Faschismus! Das ist ja soweit richtig. Joachim fährt die Strecke Rostock–Berlin Ostbahnhof. 1960 der erste Sommerurlaub mit der Familie in einem Reichsbahnerheim auf Rügen. Inzwischen hat sich noch eine Tochter eingestellt, die Frau ist Chefin einer VEB-Kantine in Neustrelitz. Bei den Rügen-Urlauben bleibt es. 1965 Zusatzprüfung für Dieselloks, 1970 für Eloks. 1975 Besuch von Genossen der Sowjetischen Staatsbahn in Leningrad über die DSF und Fahrt mit dem Prestigezug Leningrad–Moskau. Immer die Unsicherheit, was man fotografieren darf und was nicht. Im Hinterkopf die Sowjetsoldaten 1945, vor Augen die Passantenströme in der Moskauer Metro. Etwas stimmt nicht mit Ursache und Wirkung, mit Vergangenheit und Gegenwart. Der Sohn studiert Maschinenbau in Magdeburg. 1980 kann ihn Joachim nur knapp davon abhalten, einen Ausreisantrag zu stellen. Aber der Junge fängt sich und geht nach dem Studium zur Promotion in die Kernforschung nach Greifswald. Joachim kennt die Strecke nach Berlin so gut, dass ihm immer mehr auffällt, was sich nicht verändert und was sich verändert. Wo ist das Land geblieben, für dessen Aufbau er als junger Mann in die SED eingetreten ist? Nie wieder Faschismus! Nie wieder Krieg! Dein Beitrag zum Aufbau des ersten Arbeiter- und Bauernstaats

Abbildung 29



Quelle

Ebd.

auf deutschem Boden! Aber er ist ja nur Lokführer. Und immer noch ist es gut, dass er Schlosser in Zeiten gelernt hat, in denen man aus wenig viel macht. In den 80er Jahren melden sich die Empfänger seiner frühen Berichte seit langer Zeit wieder: ob es denn nichts zu berichten gebe. Ob er nicht etwas über die Stimmung unter den Kollegen sagen könne. Lokführer sei doch ein verantwortungsvoller Posten. Da bekomme man doch manches mit. Die DDR habe doch schon so viel erreicht, was sich gegen Feinde des Sozialismus zu verteidigen lohne. Es gäbe sogar manches zu berichten, genaugenommen: viel zu viel. Lokführer sind wichtige Fachkräfte, daher verläuft sich die Sache. Gesundheitlich geht es schon länger nicht gut. 1989 Herzprobleme, Klinikaufenthalte. Alles sonstige zieht wie ein bunter Nebel im Hintergrund vorbei. Am 8. November erhält er im Uniklinikum Rostock Bypässe. Vorgezogener Ruhestand im Sommer 1990. Der Sohn wechselt an das Kernforschungszentrum Karlsruhe. Die Tochter ist lange arbeitslos. Das Verschwinden des DR-Symbols gibt einen Stich. Das Reichsbahnerheim in Rügen wird privatisiert. Im Traum fährt er unablässig die Stammstrecke durch das verregnete, spätsommerliche, verschneite oder herbstlich stürmische Brandenburg und Mecklenburg. Oder er steht wieder am Straßenrand und sieht die Flüchtlinge vorbeiziehen: alles stumm. Einzelne Heinkel-Maschinen am Himmel. Als Kind hatte er immer Flieger werden wollen, nicht Lokführer. Ganz sicher nicht Lokführer.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juli

In der DDR gab es keine Freizeitparks, aber Pionierparks:

„Von den 11 Pioniereisenbahnen, die in der DDR bestehen, ist die Görlitzer Pioniereisenbahn die jüngste. Seit dem 1. Juni 1976 verkehrt auf der 0,8 km langen Strecke im Pionierpark am Weinberg der aus sechs Wagen (drei offenen und drei gedeckten) bestehende Zug, der samt der Lokomotive ADLER eine Nachbildung des Zuges der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg–Fürth aus dem Jahre 1935 darstellt. Der Dieselmotor als Antriebsaggregat und das Getriebe ist im Tender untergebracht.“⁵¹

Technisch soll die Staatsjugend interessiert und beschäftigt werden, das ist unabdingbare Voraussetzung für weitere schöne Erfolge beim Aufbau des Sozialismus. Technisch gebildet wird sie ja in vorbildlicher Weise. Die Polytechnischen Oberschulen leisten manches, auch bei der Heranführung von Mädchen an Technik und Naturwissenschaften. Mehr oder weniger gemeinschaftsbildend sind auch die Arbeitseinsätze in Komsomolzen-Tradition. In den jungen und späten Jahren der DDR etwas rauher: Hilfsheizer und Zügeputzer, in den mittleren auch etwas gemäßigt-

⁵¹ Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juli.

ter: Stellwerker und Dispatcher-Hiwi.⁵² Aber immer geht es um die technische Infrastruktur, die durch den mehr oder weniger gezielten Einsatz von Humankapital am Laufen gehalten werden soll. Und durchaus auch wird. Da ist es nicht erstaunlich, wenn die jungen Leute in ihrem Pionierpark selbst Verantwortung für eine Pionierbahn übernehmen, die, Ausdruck des Fortschritts, anders als noch so viele Öfen nicht mehr mit Kohle angetrieben wird. Verkleidung ist immer schön. Im FDJ-Blauhemd auf dem Führerstand der ADLER: das passt doch nicht. Also greift die Bekleidungsordnung des bürgerlichen Klassenfeinds aus der Dionosaurierzeit des Industriekapitalismus, dessen Klassengegensätze das Proletariat in den Ersten Weltkrieg getrieben haben. Lok und Wagen sind tadellos in Schuss. Bedenkt man, was für ein Theater die Beschaffung vernünftiger Farbe sein kann, dann ist der Pflegezustand des Traditionszugs um so erstaunlicher. Hier sind Enthusiasten mit Hingabe bei der Sache. Helfen werden ihnen ihre selbsterworbenen Fertigkeiten im Fahrrad-, Motorrad- und Autobasteln.⁵³ Die DDR ist ein Land deutscher Erfinder, deren Einfallsreichtum pro Kopf den indolenten, auf Nachkauf eingestellten Westen schnell alt aussehen lässt. Reparieren zu können, ist eine Fähigkeit von hohem Tausch- und Vorzeigewert. Der sozialistische Mensch perfektioniert den homo oeconomicus durch die instinktive Einbeziehung der sozialen und kommunikativen Warenerhaltungswertkomponenten. Handle stets so, dass Du zum eigenen und allgemeinen Vorteil zur Erhaltung von allem beiträgst, was sich noch weiterverwenden lässt, nachdem Du es verwendet hast. Aus dieser Haltung entwickeln sich anti-konsumistische Reparatur- als Wiederverwertungskreisläufe, die unter den gegebenen Bedingungen erstaunlich effektiv sind. Werkstätten wie die, in denen ein Pionierzug flottgehalten wird, sind auch Treffpunkte der privaten Bastelei, Börsen der Werkzeug- und Materialströme, Foren des Fertigkeitserwerbs. In den VEBn dient ein maßgeblicher Teil der Arbeitszeit solchen Beschäftigungen. Sie senken die Produktivität, laufen den weltanschaulichen und planwirtschaftlichen Vorgaben zuwider, aber sie tragen auf Schwejksche Weise zur Erhaltung des Lebensstandards, vor allem aber zur persönlichen Zufriedenheit erheblich bei. Auch und gerade in der tiefen DDR-Provinz an der polnischen Grenze.

„Gedenk- und Feiertage: 1. Juli: Tag der Deutschen Volkspolizei; 1988: Eisenbahnstrecken Stralsund–Ribnitz (43,01 km), Velgast–Barth (11,41 km) und Mägdensprung–Harzgerode (7,4 km) eröffnet (100. Jahrestag) 3. Juli: Tag des Bergmanns und des Energiearbeiters 9. Juli 1914 Willi Stoph geboren.“⁵⁴

52 Zur FDJ im Produktionsaufgebot Ulrich Mähler, Gert-Rüdiger Stephan, Blaue Hemden, rote Fahnen. Die Geschichte der Freien Deutschen Jugend, Opladen 1996, S. 145-147.

53 Vgl. Kurt Möser, Thesen zum Pflegen und Reparieren in den Automobilkulturen am Beispiel der DDR, in: Technikgeschichte 79 (2012), S. 207-226.

54 Ebd.

Es fehlt ein Tag der Aktivisten des sozialistischen Reparierens.

Abbildung 30



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juli.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, August

So wünscht es sich der Modellbahner: Berg und Burg, Talgrund und Wald, Brücke mit Bahn. Leicht schiefe Ebene, untersichtig.

„Mit dem D 964 Görlitz–Plauen (Vogtl.) passiert die 242 191-5 den Streckenabschnitt zwischen Dresden Hbf und Freital (DR-Kursbuchstrecke Nr. 410). Er gehört zur sogenannten ‚sächsischen Brückenstrecke‘ zwischen Dresden und Karl-Marx-Stadt, die in ihrem Verlauf die zahlreichen von Nord nach Süd verlaufenden Täler mit ihren aus dem Erzgebirge kommenden Flüssen kreuzt. Die zum Teil erheblichen Steigungen verleihen der Strecke den Charakter einer Gebirgsbahn. Der D-Zug durchfährt den Plauenschen Grund, im Hintergrund die Begerburg.“⁵⁵

Im Eisenbahnwesen kommt es auf Wissen an, und dies ist erst eine Grobcharakteristik einer eisenbahntechnotopischen Landschaft, in der die Natur- und Kulturdenkmäler Streckenkilometern zugeordnet werden. Das in Rede stehende Textgenre ist die Weltwahrnehmung der Streckenbeschreibung, auf die der Transpress-Kalender mit der Nennung der DR-Kursbuchstrecke stets verweist und deren Einleitung regestenartig zitiert wird. Die Kennziffer ruft beim Kenner Assoziationen ab.

„(410) Dresden–Karl-Marx-Stadt Die 79,7 km lange Strecke wurde zwischen 1855 und 1869 in mehreren Etappen fertiggestellt [...]. Unmittelbar am Hbf Dresden überspannt die 1966 neu errichtete, 11 m hohe und 325 m lange Straßenbrücke aus Spannbeton das 70 m breite Bahnhofsvorfeld. Nach rechts verlaufen die Gleise zum Bf Dresden-Neustadt, und nach dem ersten Linksbogen kommen von rechts wieder die Verbindungsgleise vom Bf Dresden-Neustadt hinzu. Rechts steht der 140 m hohe Schornstein eines Heizkraftwerkes, daneben die seit 1964 bestehende ‚Brücke der Jugend‘. Am Hp Dresden-Plauen tritt die Trasse in das Engtal der Weißeritz ein, auch als Plauenscher Grund bekannt. Hier musste beim Bau der Trasse stellenweise der Fels gesprengt werden, um den nötigen Raum zu schaffen. Das Syenitgestein ist so fest, daß sich Stützmauern erübrigten. Rechts liegt ein großer Steinbruch, links folgt der Fels ‚Hoher Stein‘ und in ihm die einhundert Jahre alten Keller der Dresdner Brauereien sowie die Blockstelle Felsenkeller (km 3,8). An der Dresdner Stadtgrenze liegt das aus dem 18. Jahrhundert stammende Eisenhammerwerk Dölzsch, und die 1921 durch Vereinigung von acht Dörfern entstandene Stadt Freital ist erreicht. Das Tal weitet sich zum Döhlener Becken. An der Abzweigstelle Freital Ost biegt nach links das bis Dresden-Gittersee verbliebene Reststück der ‚Windbergbahn‘ ab, so genannt nach dem 352 m hohen Windberg.“⁵⁶

⁵⁵ Transpress Eisenbahnkalender 1988, August.

⁵⁶ Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 257.

Abbildung 31



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, August.

Die eigenartigen Personenwagen der 1951 stillgelegten Windbergbahn gab es im Sortiment von PIKO H0: offene Aussichtswagen mit Dach, umgebaut aus Abteilwagen von vor dem Ersten Weltkrieg.⁵⁷ Sie stehen heute im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz. Der untere, in der Streckenbeschreibung erwähnte Abschnitt diente dem Güterverkehr von Uranerztransporten der SDAG Wismut.⁵⁸ In der Warthalle des Bahnhofs Dresden-Gittersee hat sich eine Ausstellung zur Geschichte der Windbergbahn etabliert. Ein engagierter Verein baut an einer Museumsbahn Dresden HBF–Dresden-Gittersee. Eisenbahnen sind mythische Artefakte mit ewigem Leben: die einzigen, denen die Rückübersetzung aus dem Mythos zurück in die Realität immer wieder gelingt. Das liegt an ihrer Erzählstruktur. Die Eisenbahn ist ein einziges großes Narrativ. Jeder Blockstelle, jede Abzweig, jede Brücke eine Geschichte für sich, verbunden durch einen Schienenstrang.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, September

Jahrelang hing dieses Kalenderblatt als Lieblingsbild in meinem Modellbahnkeller.

„Die Strecke von Saalfeld (Saale) über Lauscha (Thür.) – die DR-Kursbuchstrecke Nr. 566⁵⁹ – gehört zu den landschaftlich schönsten Eisenbahnstrecken im Netz der Deutschen Reichsbahn. Anlässlich von Sonderfahrten verkehren auf dieser Strecke häufig mit Dampflokomotiven der Baureihe 95 bespannte Züge, so auch diese kuriose Garnitur mit der 95 0045-5 auf dem Nassentelle-Viadukt, der die Waldschlucht mit 31 m Höhe über der Talsohle überbrückt.“⁶⁰

Sonneberg: Modellbahnhauptstadt der DDR, Firmensitz von PIKO. 95er ‚Bergköniginnen‘, die leistungsstärksten Reibungslast-Giganten der DRG, waren bei der DR nach Umbau auf Ölhauptfeuerung zwischen 1966 und 1972 auf der Strecke Sonneberg–Eisfeld nach bis 1981 im Einsatz. Bei der Bundesbahn hatte ihr soziales Leben schon 1958 nach Einsätzen auf der Spessarttrampe ein Ende.⁶¹ Die 1922 bis 1924 gebauten Maschinen waren typische Spätprodukte des hybriden Dampflokbbaus in der Reichsbahn-Tradition. Das war nicht der amerikanische (und sowjetische!) Pfad des 20er-Jahres-Lokomotivbaus von eher schlichten PS-Wundern, die durch schiere

57 Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Windbergbahn> [12.10.2012].

58 Ebd.

59 Vgl. Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig² 1988, S. 197–199, 197: „Besondere landschaftliche Reiseerlebnisse bietet die Eisenbahnstrecke, die über insgesamt 75 Kilometer vom Bf Saalfeld (Saale) aus dem Saaletal heraus und über den Rennsteig hinweg in die südthüringische Spielzeugstadt Sonneberg führt. Der Personenzug benötigt dafür etwas mehr als zwei Stunden.“

60 Transpress Eisenbahnkalender 1988, September.

61 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_95 [13.10.2012].

Abbildung 32



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, September.

Rostfläche auffallen, sondern die charakteristische OHL-Variante deutscher Ingenieursoperationen: ambitioniert bis verwegen konstruiert, mit höchsten Ansprüchen an Material und die Fähigkeiten des fahrenden und wartenden Personals. Ein 100 mm dicker Barrenrahmen mit fünf Querversteifungen aus Stahlguss trug den bulligen, nicht eleganten, sondern sogar etwas brutal wirkenden Aufbau sowie das Innenleben: einen Kessel mit über dem Rahmen stehendem Hinterkessel nach Belpaire. Die Laufradsätze bildeten mit den benachbarten Kuppelachsen ein Krauss-Helmholtz-Lenkgestell. Die drei mittleren Kuppelradsätze waren fest im Rahmen gelagert. Das Zweizylinder-Heißdampftriebwerk trieb den dritten Kuppelradsatz an und verfügte über selbsttätige Druckausgleicher für den Triebwerksleerlauf.⁶² Wenn es je eine deutsche Kraftmaschine auf Schienen gab, dann war es diese. Als eigenartiges Echo wiederholte sich diese Komplexitätsgeschichte in H0: Das Modell der BR 95 gehört zu den späten Höhepunkten bei VEB PIKO. An der mäßigen Plastqualität hatte sich nichts geändert, und trotzdem, fast möchte man sagen: erst recht deshalb belegten die Modellkonstrukteure den hervorragend getroffenen Lokkörper dermaßen mit leicht brechenden, aber vorbildgerechten Rohrleitungen, dass man sich kaum traute, die 95 mehr als nur anzusehen. Die Fragilität des Modells kontrastierte eigenartig zu der Bullenkraft des Vorbilds. Als ich die 95 zum ersten Mal in einem PIKO-Katalog als sehr gute technische Zeichnung sah, war klar, dass ich sie unter Aufbietung aller verwandtschaftlichen Netzwerke und Investition von viel Zeit bei eigenen DDR-Besuchen besitzen musste. Aber es war nichts zu machen. Selbst in Ost-Berlin bei den üblichen und unüblichen indirekten Quellen nur Fehlanzeige. Das Kalenderbild vom September 1988 hing schon einige Zeit, als ich im Frühjahr 1989 eine PIKO 95 in Prag kaufen konnte. Wegen meiner Begeisterung wird mich der Verkäufer für einen DDR-Kunden gehalten haben. Auch deshalb, weil ich anders als die Westbesucher mich in der Warteschlange anstellte und meine Tschechenkronen nicht demonstrativ aus meinem grünen Reisepass zog. Hergestellt wird die 95 von PIKO noch heute. Aber aus anderem Material, bestellbar im Internet und ohne die Aura des Wunderbaren, die das Modell einmal hatte. Und in der preußisch-deutschen Traditionslinie steht dieses Konsumprodukt auch nicht mehr.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Oktober

Bei diesem Bild kommt mehreres zusammen: die Grundfaszination, die von allen Schiff-Schiene-Kombinationen ausgeht, dann die des Baltisch-Maritimen, hier vertreten durch die unwirklichen Blaus von Himmel und See, blassart über tintig: so an der Nordsee nicht denkbar. Zwischen Himmel und hier glattem, im Schutz der Bühnen sanft angekräuselter Wasserspiegel hat die Verkehrswirtschaft des realen Sozia-

⁶² Für dies und das folgende ebd. [13.10.2012].

lismus eine Hubbrückenanlage gestellt, deren Nur-Funktionalität unter Verzicht auf alle Beschönigungen der Unförmigkeit der Bahnfähre MUKRAN entspricht.

„Eine Besonderheit unter den Grenzübergangsbahnhöfen sind die drei Fährbahnhöfe Saßnitz, Rostock-Warnemünde und Mukran. Während Saßnitz Hafen und Warnemünde dem internationalen Reise- und Güterverkehr dienen, besteht über den Fährbahnhof Mukran ausschließlich Güterverkehr. Bauliche Anlagen der Fährbahnhöfe sind Anlegebecken für die Fährschiffe, höhenbewegliche Anlegebrücken als Verbindungen zu den Fährschiffen (zum Teil doppelstöckig wie in Mukran oder mit Sonderweichen, zum Beispiel Fünf-Wege-Weiche in Saßnitz Hafen), Ein- und Ausfahrgleise, Abfertigungsgebäude und Bahnsteige.“⁶³

Aber wie man sieht, ist das alles noch im Werden. Am Sozialismus wird noch tatkräftig gebaut, während er zugleich schon heftiger Korrosion unterliegt. Die neuen Betonplatten glänzen in der Sonne, der Fährhafen Mukran ist erst vor kurzem in Betrieb genommen worden, daneben beginnt der offene Verfall: abgestelltes, ungenutztes Material, das aufgrund von Engpässen bei Maschinen oder anderen Teilen einfach auf die Mole gestellt wird. Verrostende Betonmischer, undefinierbare, vom Flugrost ergriffene, verbogene Stahlteile jeder Art, Betonplattenbruch, diverser Bauschrott. Selbst die Buhnensteine mit ihren Haken für die Verbringung durch den Kran wirken wie Reste des Atlantikwalls. Die späten Infrastrukturprojekte der DDR sind unfertige, selbsthistorisierende Industriedenkmale. Mit jahrzehntelanger Verspätung implementieren sie moderne Standardfließprozesse wie Roll on-roll off-Verkehr, aber das wirtschaftliche Gefüge, in dem das stattfindet, ist schon längst schief. Ein Witz in Tellkamps Turm fasst es zusammen:

„Der Generalsekretär steht an der Mole in Rostock und sieht beim Beladen der Schiffe zu. Fragt die Seeleute: Wo fahrt ihr hin? – Nach Kuba. – Was bringt ihr hin? – Maschinen und Fahrzeuge. – Womit kommt ihr zurück? – Mit Apfelsinen. Fragt die Seeleute eines zweiten Schiffes: Wo fahrt ihr hin? – Nach Angola. – Was bringt ihr hin? – Maschinen und Fahrzeuge. – Womit kommt ihr zurück? – Mit Bananen. Und die eines dritten Schiffes: Wo fahrt ihr hin? – In die Sowjetunion. – Was bringt ihr hin? – Apfelsinen und Bananen. – Womit kommt ihr zurück? – Mit dem Zug.“⁶⁴

Kalenderoffiziell liest es sich so:

„Vor 2 Jahren, am 2. Oktober 1986, nahm als erste Eisenbahngüterfähre die MUKRAN zwischen dem neuen Fährhafen Mukran auf Rügen und Klaipeda in der Litauischen SSR

63 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 36 f.

64 Uwe Tellkamp, Der Turm. Roman, Frankfurt am Main 2008, S. 62.

Abbildung 33



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Oktober.

den Fährverkehr auf der neuen Fährroute DDR–UdSSR den Betrieb auf. Damit wurde für den wachsenden Warenaustausch zwischen der DDR und der UdSSR eine leistungsfähige, stabile und kostengünstige Transportroute geschaffen, auf der bis 1990 insgesamt sechs Eisenbahnfährschiffe mit den Namen MUKRAN, WISMAR und GREIFSWALD sowie KLAPEIDA, VILNIUS und KAUNAS zum Einsatz kommen.“⁶⁵

Mukrans Hauptbedeutung in den 90er Jahren sollte es werden, dem Abtransport der Westgruppe der Sowjetarmee aus der ehemaligen DDR zu dienen. Der Hafen heißt jetzt Fährhafen Saßnitz und die Litauen-Linie bedient die DFDS Seaways.⁶⁶

Transpress Eisenbahnkalender 1988, November

Kann ein Foto novemberlicher sein? Braungraugelbe Töne und bleigrauer Rauch. Aber das kann man auch ganz anders sehen:

„Die beiden Schmalspur-Dampflokomotiven der Baureihe 99 müssen mit ihrer ‚Fuhre‘ bei der Einfahrt in den Bahnhof Oschatz mächtig ‚Dampf aufmachen‘, um die Steigung zu überwinden. Seltsamerweise fliegen die Rauchschwaden aus den Schornsteinen in entgegengesetzte Richtung. Eine Besonderheit dieses Streckenabschnittes kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Oschatz ist das Dreischienengleis. Die Schmalspurbahn Oschatz–Mügeln–Kemmlitz ist der einzig verbliebene Abschnitt aus dem ehemals größten zusammenhängenden Schmalspurnetz Sachsens und dient nur noch dem Güterverkehr.“⁶⁷

Raucherzeugung hat bis zum Verschwinden der DDR dieselbe symbolische Bedeutung, die ihr in der Hochindustrialisierung vor 1914 zukam: Dampf aufzumachen heißt, dass es gut um die Welt und die Dinge steht. Dort, wo dies nicht passiert, wo die Schornsteine nicht rauchen, stimmt etwas nicht. Güterverkehr in der sächsischen Provinz ist hocheifrig, und der Einsatz von Schmalspurloks, deren eisenbahnsoziales Leben schon länger währt als die in der DDR festgesetzte Lebensarbeitszeit von Werktätigen, ist ein Erfolg. Außerdem werden durch die Nutzung vorhandener Infrastrukturen knappe Ressourcen geschont. Selbst altertümliche Kleinbahnen sind dann noch eine echte Alternative zum Straßenverkehr. Das kann man schön daran erkennen, dass viele Schmalspurtrassen entweder parallel zu bestehenden Chausseen oder innerstädtisch als Straßenbahn angelegt sind. Recht viele IFA-LKW wären nötig,

⁶⁵ Transpress Eisenbahnkalender 1988, Oktober.

⁶⁶ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/F%C3%A4hrhafen_Sassnitz [14.10.2012].

⁶⁷ Transpress Eisenbahnkalender 1988, November.

Abbildung 34



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, November.

um die Schüttgutfracht dieses Zuges auf die Straße zu bringen. Und da es den VEB-Kunden nicht auf Geschwindigkeit, sondern Lieferungssicherheit ankommt, gibt es keinen Druck, Verkehr auf die Straße zu legen. Hier lohnt es sich, If-History zu betreiben. Hätte es keinen November 1989 gegeben, spricht einiges dafür, dass die federführende Reichsbahn sich in den 90er Jahren ihres Schmalspurnetzes modernisierend angenommen hätte. Ansätze dazu hatte es seit den 80er Jahren gegeben, vor allem durch die Einführung neuer, aus Normalspurbaureihen abgeleiteter Dieselloks für die touristisch relevante Harzbahn. Das Potential für eine Renaissance der Schmalspur war in der DDR durchaus gegeben, da der Straßen- und Städtebau nicht wie im Westen dem Paradigma der Autofreundlichkeit gefolgt ist. Und das alte, schon aus dem 19. Jahrhundert bekannte, aber auch bei der Aufrüstungsprojekten der NS-Zeit relevante Argument griff immer noch: eine Bahnlinie ist in der Anlage billiger als eine neue Straße. Spinnt man den Gedanken etwas aus, hätte auch die Neuerfindung des regionalen ÖPNV, die in der Bundesrepublik in den 90er Jahren mit der Gründung von neuen Eisenbahngesellschaften unter Einbeziehung bestehender Stadt- und Straßenbahninfrastruktur erfolgte, durchaus auch realsozialistisch sein können. Mit der Wiedervereinigung kam jedoch der Straßenbau. Die Schmalspurbahnen überlebten allerdings als Attraktionen in den Reisegebieten, wo es sie gab. Auch musealer Ausbau erfolgte an einigen Stellen. Die Chance zu einer Wende allerdings wurde verpasst. 1988 ist diese Welt nach unter Dampf.

„Bei Einfahrt in den Bf Oschatz fallen rechts das Glasseidenwerk und die Gleisanlagen der 750-mm-Schmalspurbahn auf. Sie führt über Mügeln nach Kemmlitz und bildet den Rest des ehemals umfangreichen Mügeln Schmalspurnetzes. Ausschließlich dem Gütertransport dienend, hat sie für den Versand des bei Kemmlitz gewonnenen Kaolins - Rohstoff für die Porzellanherstellung und die Papierindustrie – große Bedeutung. Die historische Stadt Oschatz wird von Kirchtürmen überragt, die genau wie das Renaissance-Rathaus nach einem Brand 1842 erneuert wurden.“⁶⁸

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Dezember

Ein Weihnachtsbild, wie es sich der Normalspur- und Modellbahner nicht schöner wünschen können. Ihr Begriff von Stimmung hat immer etwas mit den gut gesehen und ins Bild gesetzten betrieblichen Möglichkeiten zu tun.

„Eine Dampflokomotive der Baureihe 50 mit ihrem Personenzug belebt die nächtliche Stimmungsaufnahme im Bahnhof Döbeln Hbf. Nur in der Kontur zeigt das

68 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 251.

Foto die Form des 1868 bis 1870 unter Leitung des Ingenieurs Bassenge gebauten Keilbahnhofs Döbeln, in dem die Strecken Leipzig–Dresden und Riesa–Karl-Marx-Stadt zusammengeführt werden. Auf der Brücke über den Bahnanlagen im Verlauf der Fernverkehrsstraße 169 verweilen Eisenbahnfreunde oft lange beim Beobachten des regen Eisenbahnbetriebs.“⁶⁹

Was hier zur Wiedergabe des Gleisdreiecks und der ihm angepassten Bahnsteigarchitektur in den Schatten tritt, ist eines der schönsten deutschen Bahnhofsgebäude überhaupt:

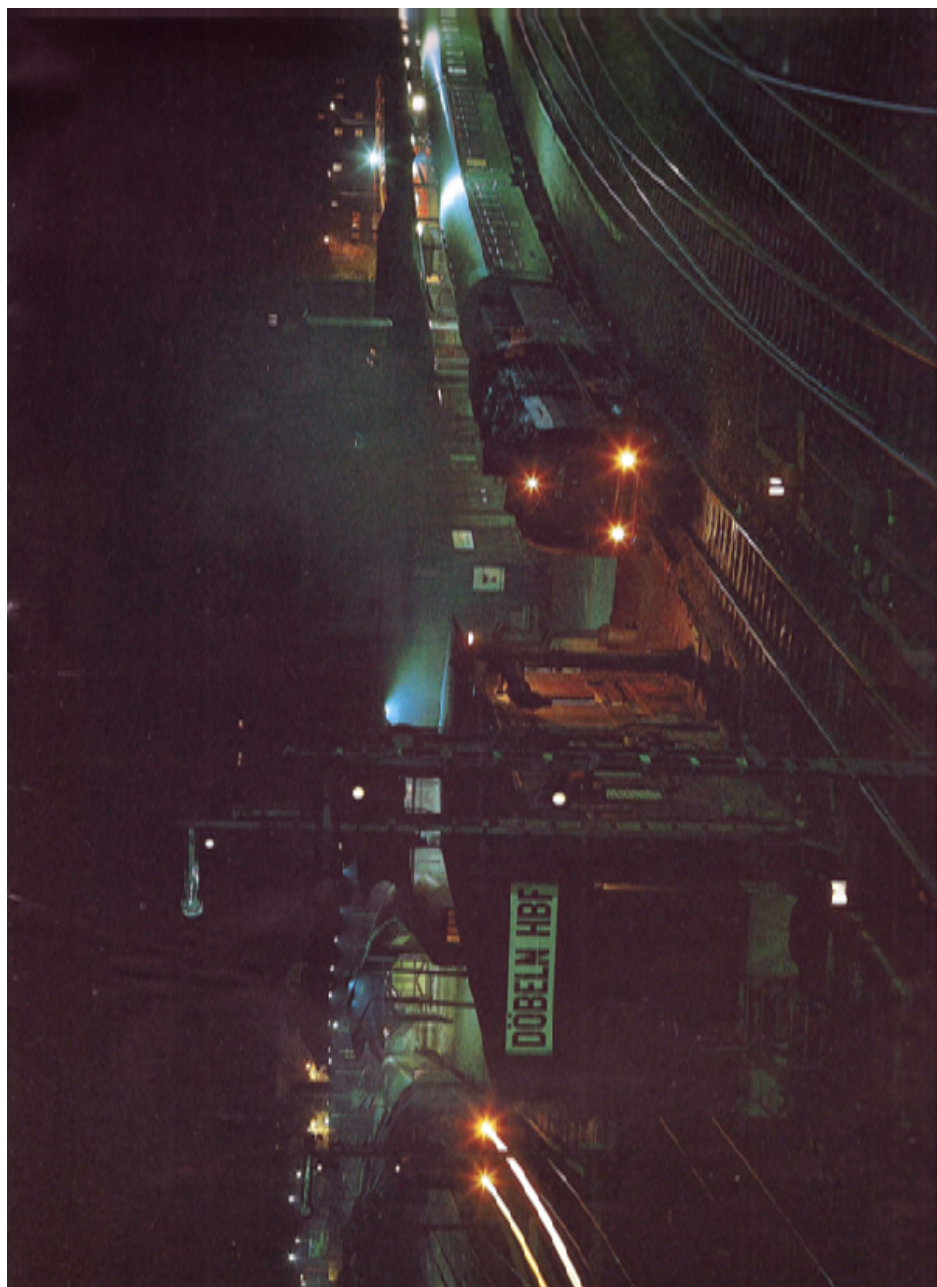
„Der keilförmigen Bahnhofsanlage zwischen beiden Strecken ist im Osten das 1868/70 erbaute, restaurierte spätklassizistische Empfangsgebäude vorgelagert, zwei Ecktürme flankieren seine Eingangsfront im Rundbogenstil. Nach mehreren Stadtbränden ist Döbeln heute im wesentlichen durch das 19. Jahrhundert geprägt, neoklassizistisch sind das Rathaus von 1910 und das Theater; in der spätgotischen Stadtkirche ist der große Altar sehenswert.“⁷⁰

Sehenswerter als letzterer ist für den Eisenbahnfaszinierten ist der elegante Schwung der langen Bogenweichen, das milde Licht der Weichenlaternen, der von der Dunkelheit verhüllte Verfall des Funktionsgebäudes mit der Reichsbahn-Arialnormschrift DÖBELN HBF, die grünliche Bahnsteigbeleuchtung im Gegensatz zu dem warm aus dem Hintergrund scheinenden Licht aus Wohnungsfenstern, die Silhouette der Einheits-50er mit ihren bei der DR erhalten gebliebenen Wagner-Windleitblechen, die dem Lokkörper eine ganz andere Form verleihen als die Witte-Sparbleche bei der knausrigeren DB, die nächtlich gedämpfte, klassisch-grüne Grundfarbe der DR-Reko-Personenwaggons, die Leitermasten der Formhauptsignale, der alte Wasserkran neben dem Gleis, der Schein der Dreilicht-Spitzenbeleuchtung auf dem Gleis, das noch auf Holzschwellen liegt, nicht auf Gussbeton. Mit diesem Bild endet das Transpress-Eisenbahnjahr 1988 und entlässt den Betrachter in ein ganz normales weiteres Jahr des realen Sozialismus, in dem es ein Jubiläum zu feiern geben wird: 40 Jahre DDR. Die 50er ist schon deutlich älter. Die DDR und ihr Mobilitätssystem wurde Geschichte und mittlerweile sorgt das Internet als größtes kollektives Gedächtnis der material culture seit Beginn der Kulturgeschichte dafür, dass wir über fast jede Niete und jeden Puffer etwas erfahren können. Das ist ein unschätzbarer, noch längst nicht einmal wirklich wahrgenommener Materialfundus. Eine Geschichte des eisenbahnfaszinierten Blicks auf die Bahn in ihrer Zeit, der die Betrachterhaltung der ‚verweilenden Eisenbahnfreunde‘ auf der Straßenbrücke über dem Döbelner Hauptbahnhof ernstnimmt, auf individuelle und kollektive Biographien und die Bedeutung von

69 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Dezember.

70 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 254 f.

Abbildung 35



Quelle

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Dezember.

Technik in ihnen bezieht, gibt es nicht. Mit Wolfgang Schivelbusch haben wir gelernt, aus der Bahn in die Welt zu sehen. Es ist an der Zeit, die Perspektive umzudrehen und aus der Welt auf die Bahn zu schauen. Obwohl wir längst unsere bewegte Wirklichkeit erster Linie durch Autowindschutzscheiben wahrnehmen, verlaufen in der Vorstellungswelt der meisten Menschen mehr Schienen als sie sich bewusst machen. Die Eisenbahn war und bleibt im kulturellen Gedächtnis die Erstgeburt unter den industriellen Mobilitätssystemen. Das können und wollen wir offenbar nicht vergessen. Warum sonst würde man sich selbst (und seinen Söhnen) eine H0-Startpackung von Aldi unter den Weihnachtsbaum legen?

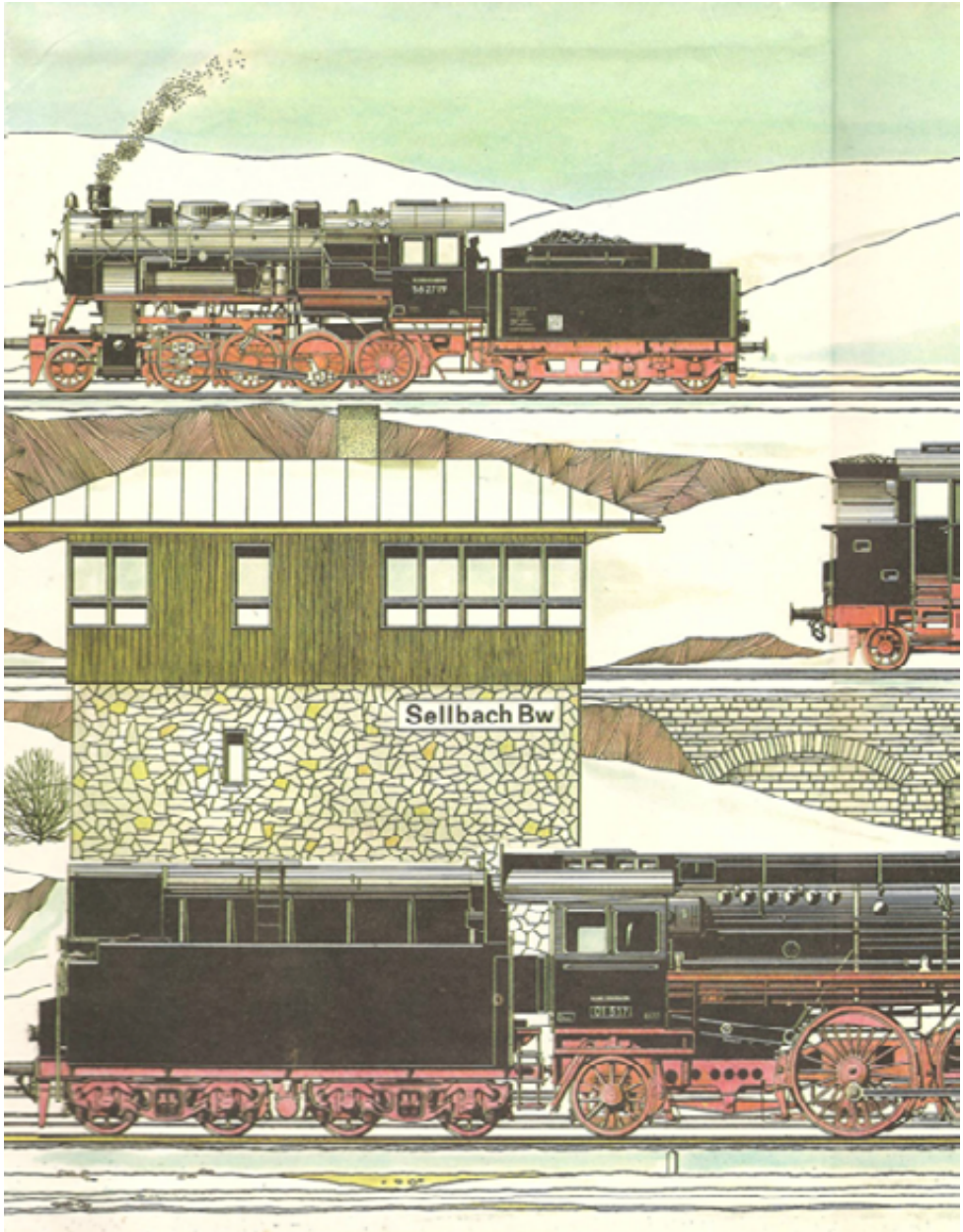
Zwei Zeichnungen im Urania Universum 27 (1981)

Das populärtechnische Jahrbuch Urania Universum 1 (1955) bis 39 (1990) war die DDR-Interpretation des im Westen erscheinenden Neuen Universum und ebenso wie dieses durch einen markant eigenständigen, über viele Jahre entwickelten inhaltlichen und gestalterischen Approach charakterisiert. Zeichnungen und Fotos spielten eine Schlüsselrolle bei der polytechnisch bildend und unterhaltend angelegten Präsentation von technischen Zusammenhängen und Kontexten im weitesten Sinn, zu denen neben der Einführung in die Funktionalität auch der soziotechnische Aspekt gehörte. Diese strukturell marxistische Prägung vertrug sich ausgezeichnet mit einem Relevanzbewusstsein nicht nur für die jugendliche Technikfaszination und die Identifikationsbereitschaft mit Technik im Alltag und in der eigenen Biographie. Zu den Stilelementen der fein in Leinen gebundenen Bände mit stilischem Foto-Schutzumschlag gehörten aufwendige Zeichnungen auf den Innencoverseiten vorn und hinten im Buch. Die Ausgabe 27 (1981) behandelte im Aufsatzteil u. a. Schmalspurbahnen in der DDR,⁷¹ worauf der Leser-Betrachter motivisch passend eingestimmt wird, wenn er das Buch aufschlägt und der Blick auf eine stilisiertes Dampflok-Landschaftsbild fällt, das an einen ebenfalls gezeichneten Modellbahnkatalog oder eine Piko-H0-Pappschachtel erinnert. Der beherrschende eigentümliche Bildeindruck ungefähr wie bei einem stillstehenden Bildschirmschoner kommt im wesentlichen durch die fluchtpunktlose Zweidimensionalität der detailfreundlichen Seitenansicht eisenbahntechnischer Zeichnungen zustande, die keine Bildtiefe erlaubt. Sie wird durch drei übereinander angeordnete, mit Dampflok befahrene Trassen angedeutet, wobei die oben und zum Bildhintergrund gezeigten Maschinen kleiner werden, also weiter vom Betrachter weg sein sollen. Durch diesen Trick können alle Loks so wie Katalog oder auf der Packung in voller Seitenansicht dargestellt werden. Die Perspektive ist eine lokomotivästhetische, nicht räumliche Perspektive, die alles andere zur Beigabe und zum schematisch angedeuteten Hinter-

71 Uwe Gerig, Bimmelbahnen, in: Urania Universum 27 (1981), S. 105-117.

grund macht: eine grau-weiße Winterlandschaft mit etwas symbolischer Schraffur für braun-schwarzes Gelände und kahlem Geäst. Das ebenfalls von der Seite ohne perspektivische Tiefe gezeigte typische Reichsbahn-Modernisierungsstellwerk Sellbach Bw sieht aus wie ein H0-Modell von Vero. Der Zeichner ist fasziniert von kleinstteiligen Mustern: in der Holzmaserung der Verblendung um die Fenster herum steckt ebensoviel Hingabe wie in den Steinen der mittleren Trassenstützwand. Von strengster Devotion ist die Darstellung der Dampfloks. Im Vordergrund blicken wir auf eine Reichsbahn-Reko 01 mit charakteristischen Kesselaufbauten, die ihrer nur symbolisch angedeuteten Rauchfahne nach gerade zurücksetzt. Das wirkt bei einer Schnellzugloks fast wie ein ironischer Kommentar. Aber man darf nicht übersehen, dass auch in der DDR die Dampfloks 1981 nach und nach aufs Abstellgleis kommen. An den perfekt umgesetzten Details kann man sich festsehen, in ihnen verlieren und wieder zum wichtigen Gesamteindruck des langgezogenen Lokkörpers aufzutauchen. Rundungen an Kessel und Windleitblech werden geschickt farblich eingefangen: Es ist eine Verbeugung vor der zeitlosen Schönheit der 2 C 1-Schnellzuglokomotive, deren Zeit nun auch bei der Reichsbahn abläuft. Je höher im Bild, desto weiter zurück in der Eisenbahngeschichte sehen wir: Die Baureihe 86 gehört zwar noch zur Fahrzeugreserve, die 81 und 56 sind schon Kulturgut der Geschichte der Produktivkräfte in den vorbildlichen Traditions-BW der Reichsbahn. Und auf den H0-Modellbahnanlagen stehen die Formhauptsignale für sie alle ebenso auf ‚Freie Fahrt‘ wie das im rechten Bildvordergrund gezeigte. Das Innencover am Ende des Buches zeigt die schwere C C-Eloks 250, aus einem Lokschuppen ragt das DR-Gegenstück zur DB V 200, eine 118, heraus, und ganz oben zieht eine alte E 94 einen zeitgenössischen gemischten Güterzug durch eine Mittelgebirgslandschaft: Die DDR war das Land der langen Eisenbahnkontinuitäten und wachgehaltenen Eisenbahntraditionen. Wer darin nur Mangelrationalisierung erkennen wollte, gehörte auch nicht zum Urania Universum.

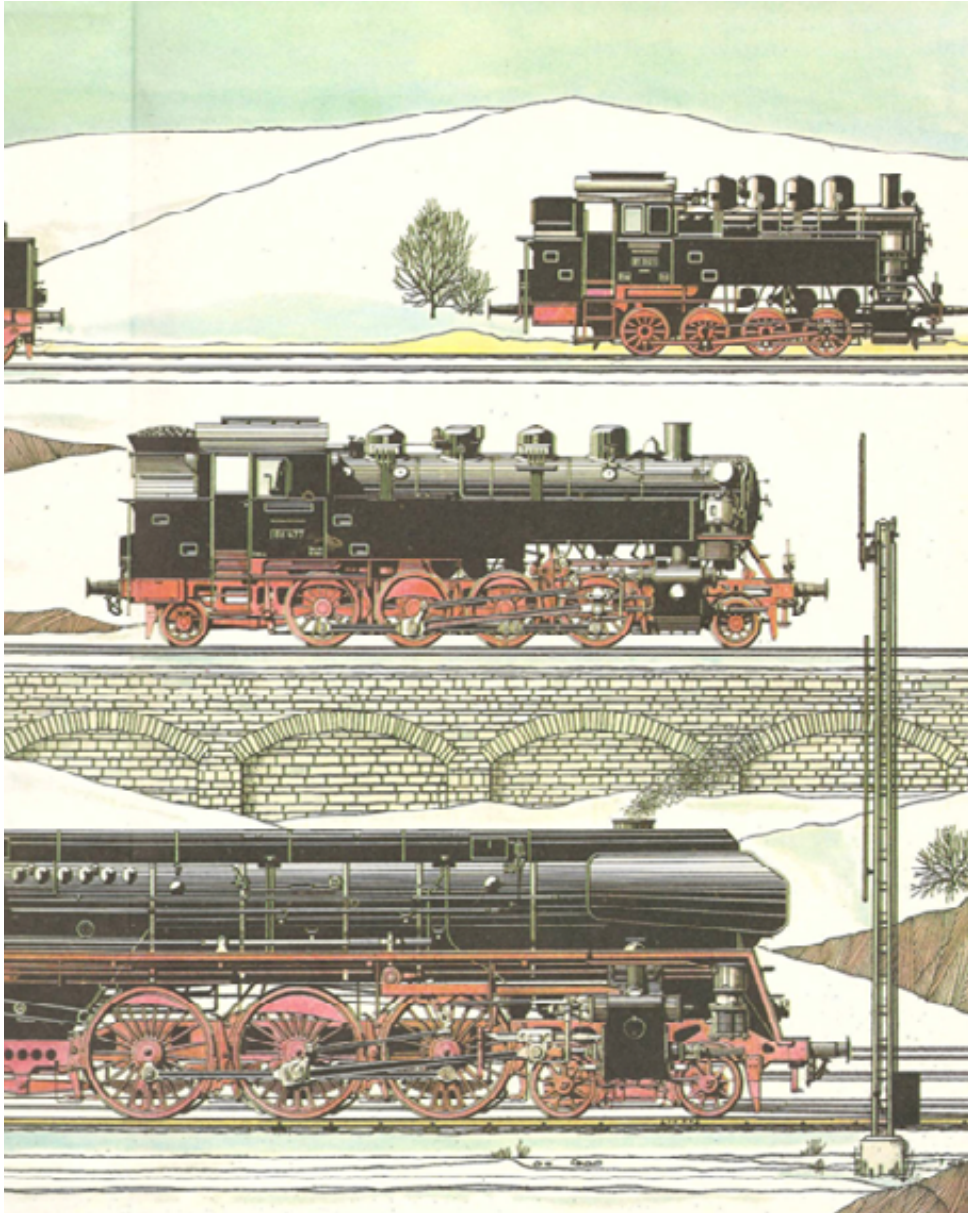
Abbildung 36 Faszination durch Präzision: das klingt nicht nur nach Modellbahn, das ist eine Modellbahnwelt.



Quelle

Urania Universum 27 (1981), Innencover vorne rechts.

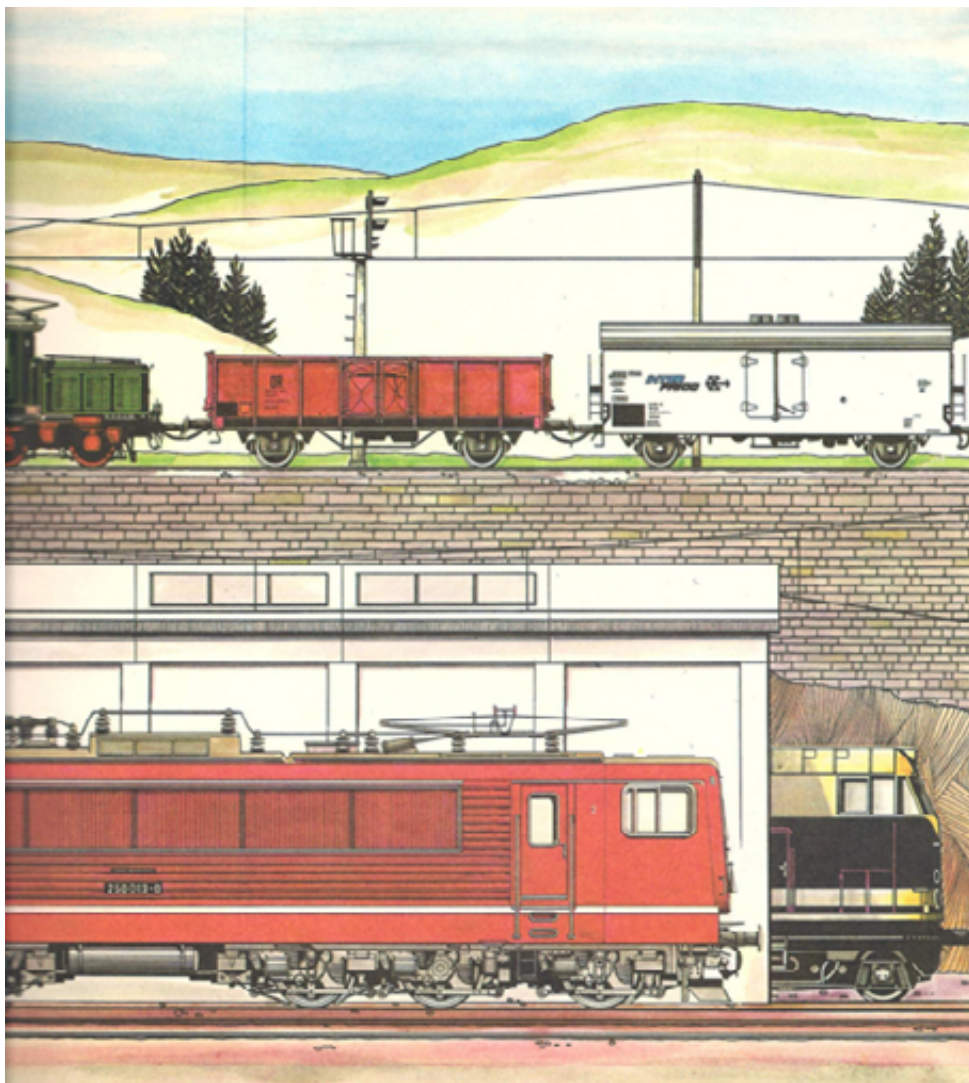
Abbildung 37 Der harte Realismus der Piko-Graphiker ließ sie auch die Defizite der H0-Modelle ebenso präzise abbilden wie hier die Attribute des Vorbilds.



Quelle

Urania Universum 27 (1981), Innencover vorne links.

Abbildung 38 Nicht nur Koexistenz von alt und neu,
sondern sinnvolle Kontinuität.



Quelle

Urania Universum 27 (1981), Innencover hinten rechts.

Abbildung 39 Das Piko-Pendant, späte 1980er Jahre.



Quelle

Perfektion auch im Detail. PIKO-Modellbahn, hg. v. Volkseigenen Außenhandelsbetrieb der DDR, Berlin (Ost) o. J. [ca. 1988], Cover.